
UNIVERSITY OF TORONTO DUPL
3 1761 00253758 7

Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft
an der Universität Königsberg
Neuntes Heft

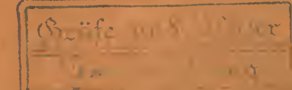
Ostpreußen und der polnische Korridor

Von

Dr. jur. et phil. Wilhelm Deuticke



Jena
Verlag von Gustav Fischer
1921



Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft an der Universität Königsberg

herausgegeben von

Dr. A. Hesse
Professor der Staatswissenschaften
Direktor des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft

Dr. O. Gerlach
Professor der Staatswissenschaften

Dr. W. Skalweit
Professor der Landwirtschaft

Dr. H. Spangenberg
Professor der Geschichte

Neuntes Heft



Jena
Verlag von Gustav Fischer
1921

Ostpreußen und der polnische Korridor

Von

Dr. jur. et phil. Wilhelm Deuticke



Jena
Verlag von Gustav Fischer
1921

Vorwort.

Abgesehen von demjenigen Gebiet, das Deutschland durch den Versailler Frieden ohne Rücksichtnahme auf den Willen der Bevölkerung entrissen ist, ist wohl kein deutsches Land durch den Friedensschluß so stark getroffen wie die Provinz Ostpreußen.

Kaum von den Folgen der russischen Kriegszerstörungen notdürftig wiederhergestellt wird aus Ostpreußen eine deutsche Insel gemacht, umbrandet von slawischen Fluten. Die Jahrhunderte alten wirtschaftlichen Beziehungen Ostpreußens zum russischen Hinterland hat der Krieg unterbrochen. Aber auch nach Friedensschluß wird an eine Wiederanfnahme der Handelsverbindungen mit Rußland in absehbarer Zeit nicht zu denken sein. Der Bolschewismus, der Verkünder der neuen Freiheit, hat die einst blühende russische Volkswirtschaft vernichtet.

So ist Ostpreußen wirtschaftlich in Zukunft mehr denn je auf das deutsche Mutterland angewiesen. Auch Deutschland wird die Bedeutung seiner agrarischen Ostprovinz besser zu würdigen wissen als früher, wo ihm der Weltmarkt unbeschränkt offen stand.

Für die Beziehungen zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland ist die Regelung des Verkehrs durch den polnischen Korridor von ausschlaggebender Bedeutung. Volkswirtschaftlich handelt es sich bei dem Korridor als Verkehrsproblem in erster Linie um den Versand agrarischer Erzeugnisse und bei dem Bezug von Produktionsmitteln auch wiederum hauptsächlich um die von der Landwirtschaft benötigten.

Der völkerrechtliche Teil der Arbeit mit Ausnahme des Abkommens über den Durchgangsverkehr war bereits Mitte vorigen Jahres beendet.

Zu großem Dank verpflichtet bin ich Herrn Professor Dr. Hesse, der mir als ehemaliger ostpreußischer Sachverständiger für die Friedensverhandlungen viele dankenswerte Anregungen gab, sowie Herrn Professor Dr. Kraus, Königsberg, für seine Ratschläge bei dem völkerrechtlichen Teil der Arbeit.

Wilhelm Deuticke.

Inhaltsverzeichnis.

I. Ostpreußens Wirtschaftsleben vor dem Krieg in seinen Grundzügen.

1. Bevölkerungsentwicklung und berufliche Gliederung der Bevölkerung.

Ostpreußen, die am weitesten nach Nordosten vorgeschobene Provinz Preußens und des Deutschen Reiches, nahm in seiner vorkrieglichen Größe ohne die Haffe und Meeresteile eine Fläche von 3,7 Mill. ha ein, d. h. 10,6 % des gesamten preußischen Staates.

Nur mit einem verhältnismäßig schmalen Ansatz war die Provinz an das Deutsche Reich angefügt. Der längste offene Teil der Provinzgrenze bildete gleichzeitig die Reichsgrenze gegen Rußland.

Die Gesamtbevölkerung Ostpreußens betrug bei der letzten Volkszählung vor dem Krieg im Jahre 1910 2 064 175 Einwohner, 5,1 % der Bevölkerung des Staates[1]). Naturgemäß war die Dichte der Bevölkerung eine entsprechend geringere als sie der Staatsdurchschnitt aufwies, 55,79 : 115,16 Bewohner pro qkm, eine Zahl, deren Bedeutung noch mehr hervortritt, wenn man die Bevölkerungsdichte vom Jahre 1871 zum Vergleich heranzieht. Damals wohnten auf einem qkm in Ostpreußen 49,3 in Preußen 70,9 Personen. Früher waren also die Zahlen noch nicht so ungünstig für die Provinz im Vergleich zu der Bevölkerungsdichte des preußischen Staates.

Im selben Jahre betrug die Bevölkerung Ostpreußens 1 822 934, so daß die Vermehrung in Ostpreußen bis 1910 nur 13,2 % ausmacht[2]), während die Zunahme im Staat in dieser Periode des wirtschaftlichen Aufschwunges 62,7 %, in Westfalen 132,4 %, in der Rheinprovinz 99 % betrug. Diese Zunahme ist in Ostpreußen fast ausschließlich den vier größeren

---

[1]) Grundlagen des Wirtschaftslebens von Ostpreußen, Teil 3: Hesse: Die Bevölkerung von Ostpreußen, Jena 1916.

[2]) Ebenda S. 43.

Städten zugute gekommen; auf dem platten Lande und in den kleinen Städten ist fast gar kein Anwachsen der Bevölkerung zu verzeichnen. Und dennoch betrug der Geburtenüberschuß im Jahresdurchschnitt 1901—1910 25221 Personen. Die Gründe für die geringe Zunahme sind in den Wanderungen zu suchen.

Während die mittlere Bevölkerung Ostpreußens in dem Zeitraum 1871—1910 nur um 241 400 Menschen angewachsen ist, war der Überschuß der Geburten über die Todesfälle bis zum Jahre 1909 941 800 Personen, oder aber: die Provinz hatte einen Wanderungsverlust von 700 400, d. h. durchschnittlich im Jahr 17 510 Menschen[1]). Die überseeische Auswanderung machte nur einen kleinen Teil dieser Zahl aus. Nachgewiesen wurden im Zeitraum 1879—1913 37 868[2]) überseeische Auswanderer aus Ostpreußen. Wesentlich größer sind die Verluste durch die Binnenwanderungen, die durch die Feststellung der Gebürtigkeit der ortsanwesenden Bevölkerung zu ermitteln sind.

Am 1. Dezember 1900 betrug die Zahl der ortsanwesenden Personen ostpreußischer Gebürtigkeit in sämtlichen Provinzen des Staates 2 384 184. In Ostpreußen waren davon 1 909 201, in Westfalen 102 244, im Stadtkreis Berlin 91 898, in Westpreußen 68 737, im Rheinland 64 489, in Brandenburg 60 334 Personen.

Von Wert für die Wanderungsbewegung aus Ostpreußen sind die Ergebnisse einer Erhebung der ostpreußischen Landwirtschaftskammer vom Jahre 1906 über den Verbleib der schulentlassenen ländlichen Jugend der Provinz[3]). Danach sind in den Jahren 1895, 1900 und 1905 die Zahlen der entlassenen Schüler auf dem Lande ermittelt, und es wurde festgestellt, daß im Jahre 1906 von den 1895 Schulentlassenen nur noch 57,8 % in ländlichen Gemeinden sich aufhielten, 14,5 % in den größeren Provinzstädten Ostpreußens und 26,4 % in anderen Städten Deutschlands. Naturgemäß bleiben die Zahlen der Erhebungen von 1900 und 1905 dahinter zurück. Es handelte sich hier um erst 20 bzw. 15 Jahre alte Personen.

Diese Binnenwanderungen bedeuten einen für das Wirtschaftsleben Ostpreußens um so schwereren Verlust, weil es sich hauptsächlich um Personen handelt, die in der vollen Leistungsfähigkeit stehen. Gerade die Menschen von 20—40 Jahren gehen der Provinz verloren, eine Tatsache, die sich in dem Altersaufbau der Bevölkerung bestätigt. Gegenüber dem Staatsdurchschnitt sind die Relativzahlen der Personen im Alter von

---

[1]) Hesse, Bevölkerung a. a. O. S. 46.
[2]) Ebenda S. 50.
[3]) Ebenda S. 79.

15—40 Jahren kleiner, derjenigen im Alter von 40—60 und über 60 Jahre wieder größer.

Von 1000 Personen stehen 1910 im Alter von . . . . . . Jahren[1])

	unter 15	15 bis unter 40	40 bis unter 60	über 60
im Staat	346	399	179	76
in Ostpreußen	350	362	192	96

Somit überwiegen in der Provinz die Personen, die noch nicht oder nicht mehr arbeiten können.

Weiter bedeutet die Abwanderung einen erheblichen Kapitalverlust für Ostpreußen. Die für die Erziehung der Hunderttausende ausgegebenen Mittel, die die Provinz tragen mußte, werden weder durch die Arbeit der Abgewanderten verzinst noch zurückerstattet durch die Erziehung der neuen Generation. Ein Teil der Abgewanderten ist in Ostpreußen zu Wohlstand gelangt und nimmt sein Vermögen mit. Die Mobilien werden unmittelbar ausgeführt und der Grund und Boden wird verkauft, und entweder wandert der Erlös mit oder aber jährlich müssen große Summen für die in Hypotheken angelegten Kaufgelder den Abgewanderten nachgeschickt werden.

Diese gewaltigen Lieferungen produktionsfähiger Menschen, die der Osten schon seit Jahren für die Industrien des Westens hat hergeben müssen, vergißt man zu oft, wenn man die Bedeutung der verschiedenen Provinzen innerhalb des Reichsganzen vergleicht. In Geld läßt sich diese dauernd abwandernde Menschenmasse nicht ausdrücken, aber sie hat trotzdem einen unendlich hohen Wert, beruhen doch auf der menschlichen Arbeit die Grundlagen der volkswirtschaftlichen Produktion.

Um einen Einblick in die wirtschaftliche Tätigkeit der Bevölkerung Ostpreußens zu gewinnen, ist es nötig, die Menschen zu betrachten, nach Maßgabe ihrer Zugehörigkeit zu den einzelnen Arbeitszweigen des Wirtschaftslebens, nach ihren Berufen. Das Material dazu gaben die Erhebungen der Berufs- und Betriebszählungen der Jahre 1882, 1895, 1907, bei denen die gesamte wirtschaftliche Tätigkeit vom Standpunkt der Berufszugehörigkeit erfaßt wurde, neben einer Betriebszählung der Wirtschaftseinheiten.

So gliederte sich die Gesamtbevölkerung der Provinz in die sechs Berufsabteilungen folgendermaßen:

[1]) Hesse, Bevölkerung a. a. O. S. 16.

Von je 100 Personen der Gesamtbevölkerung sind Berufsangehörige der Berufsabteilung[1])

	Deutsches Reich			Ostpreußen		
	1907	1895	1882	1907	1895	1882
A. Landwirtschaft, Gärtnerei, Forstwirtschaft	28,6	35,8	42,5	53,2	59,1	64,4
B. Industrie, einschl. Bergbau und Baugewerbe	42,8	39,1	35,5	20,4	18,6	16,8
C. Handel und Verkehr einschl. Gastwirtschaft	13,4	11,5	10,0	9,1	7,0	6,1
D. Lohnarbeit wechselnder Art, persönliche Dienste	1,3	5,5	8,4	1,5	3,0	3,6
E. Öffentlicher Dienst, freie Berufsarten	1,7	5,5	6,4	5,9	5,2	4,0
F. Berufslose Selbständige, Rentner usw.	2,1	4,9	5,0	9,9	7,1	5,1

Daraus ergibt sich, daß zwar auch in Ostpreußen ein Rückgang der Berufszugehörigen der Landwirtschaft seit 1882 stattgefunden hat und ein Anwachsen in fast allen anderen Berufsabteilungen, daß aber trotzdem noch die Landwirtschaft die erste Stelle einnimmt und mit 53,2 % mehr als die Hälfte der ostpreußischen Bevölkerung einbegreift.

Im Reich haben sich seit der Zählung von 1882 die Verhältnisse grundlegend geändert. Damals gehörten zur Berufsabteilung A 42,5 %, 1907 nur 28,6 % und umgekehrt Industrie und Handel machten 1907 56,2 % der Bevölkerung aus gegen 45,5 % im Jahre 1882.

Eine entsprechende Veränderung weisen auch die Zahlen der hauptberuflich Erwerbstätigen in den einzelnen Berufsabteilungen auf.

Vom 100 aller Erwerbstätigen und berufslosen Selbständigen entfallen auf Erwerbstätige in der Berufsabteilung[2])

	Deutsches Reich			Ostpreußen		
	1907	1895	1882	1907	1895	1882
A.	32,7	36,2	43,4	52,9	54,9	62,5
B.	37,2	36,1	33,7	17,3	17,2	16,9
C.	11,5	10,2	8,3	7,9	6,8	5,5
D.	1,6	1,9	2,1	1,7	3,1	3,6
E.	5,8	6,2	5,4	6,7	6,7	4,2

Auch hier finden wir wiederum bestätigt, daß im Reich Industrie und Handel zunehmen auf Kosten der Landwirtschaft. Es findet im Reich

[1]) Hesse, Bevölkerung a. a. O. S. 92 und Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 211, S. 41.

[2]) Hesse, Bevölkerung S. 94. Stat. d. D. Reiches Bd. 211, S. 61*.

in diesem Vierteljahrhundert der Übergang vom Agrar- zum Industriestaat statt.

Die Industrialisierung hatte sogleich ein Abnehmen der Auswanderungsziffern im Reiche zur Folge. Diese betrug 1883 3,77‰, 1893 1,73‰, 1903 0,62‰, 1913 0,39‰ der deutschen Bevölkerung[1]). Durch das Sinken der Auswanderungsquote war eine Zunahme der Bevölkerung hervorgerufen, welche ausmachte 1885 0,7%, 1890 1,07%, 1895 1,12%, 1900 1,50%, 1905 1,46%, 1910 1,36%[2]). Das Sinken der Bevölkerungszunahme seit 1900 erklärt sich aus dem Rückgang der Geburten. Trotzdem nahm die deutsche Bevölkerung 1910 noch stärker zu als im Jahre 1895, doppelt so stark sogar, wie die Zunahmeziffer des Jahres 1885 betragen hatte[3]). Obgleich die Auswanderungsmöglichkeiten durch das Anwachsen der Handelsflotte nach Zahl und Größe der einzelnen Schiffe, durch die Verbilligung der Überfahrtgelder und durch bequemere Ausstattung der einzelnen Dampfer günstiger geworden waren, war es doch gelungen, den Auswandererstrom einzudämmen und für die dauernd wachsende Bevölkerung im Gebiete des Reiches Arbeit und Brot zu schaffen. Die Industrie kann unter der Voraussetzung, daß der Weltmarkt offen steht für den Absatz ihrer Erzeugnisse, Menschen in viel größerer Zahl und zu bedeutend günstigeren Bedingungen beschäftigen als es die Landwirtschaft vermag. Die Folge ist, daß die Menschen vom Lande in die Industriestädte strömen und der Landwirtschaft vielfach die nötigen Arbeitskräfte fehlen, so daß diese auf ausländische Arbeitskräfte zurückgreifen muß, die wegen ihrer geringeren Ansprüche auch wieder billiger sind als die deutschen Arbeiter.

Auch die aus Ostpreußen abgewanderten Menschen fanden in der deutschen Industrie ihr gutes Auskommen. Die Abwanderung war sogar so stark, daß für die Landwirtschaft noch Arbeitskräfte aus Polen und Litauen herangezogen werden mußten, die zu Zeiten der Ernte durchschnittlich 70 000 betrugen.

Vom bevölkerungspolitischen Standpunkt ist es sehr günstig zu beurteilen, daß es gelungen war, die Menschen Deutschland und damit dem Deutschtum zu erhalten. Daß die gesunde Landbevölkerung, die an die Industrie abgegeben wurde, zur Kräftigung des deutschen Volkes beitrug, war doppelt wertvoll, weil die wachsende Industrialisierung Deutschlands und die damit verbundene Konzentration einer großen Bevölkerung in einzelnen Industriestädten oder -bezirken einen Rückgang der Geburtenziffer hervorruft.

---

[1]) Statistisches Handbuch I, S. 110 u. Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich 1913, S. 35.

[2]) Statistisches Jahrbuch 1913, S. 2.

[3]) Hesse, Die wirtschaftliche Entwicklung des Deutschen Reiches, Jena 1913, S. 10.

Daß die Landwirtschaft wohl eine große Bevölkerung hervorbringen, aber nicht erhalten kann, hängt mit den Entwicklungsbedingungen zusammen, die den einzelnen Gewerbegruppen gegeben sind[1].

Der Landwirtschaft sind Grenzen gezogen, teils räumlich, teils zeitlich. Der Boden ist eine gegebene Größe, die nicht vermehrt werden kann. Wohl ist es möglich, Moore und Ödländereien zu erschließen und dadurch die landwirtschaftlich genutzte Fläche zu vergrößern, aber hier sind die Kosten schon vielfach so hoch, daß der Betrieb unrentabel wird. Weiter stehen zeitliche Grenzen der Entwicklung entgegen. Die Landwirtschaft ist abhängig von der Jahreszeit und die Verwendung von Kapital und Arbeit ist bei ihr begrenzt. Wenn es auch gelungen ist, diese Abhängigkeit durch Übergang von extensiver zu intensiver, von der Dreifelder- zur freien Wirtschaft zu mildern, durch wissenschaftliche und technische Fortschritte die Erträge zu steigern, so wirken die Kosten der intensiveren Bewirtschaftung doch auf die Erträge, so daß das Gesetz vom abnehmenden Bodenertrag doch seine Geltung behält.

In der Industrie dagegen bestehen diese Grenzen nicht. Hier ist es durch den Aufschwung von Wissenschaft und Technik gelungen, den Produktionsprozeß immer mehr abzukürzen, so daß sich das Kapital entsprechend schneller umsetzt und eine um so höhere Rente abwirft. Der Boden tritt gegenüber den anderen Produktionsfaktoren gänzlich zurück. Können die Maschinen usw. nicht mehr nebeneinander aufgestellt werden, so geschieht es übereinander. Kapital und Arbeit lassen sich aber in ungeahntem Maße steigern und konzentrieren. Die Abhängigkeit vom Boden tritt zurück, sofern nur der Verkehr für den Bezug der Rohstoffe und die Abstoßung des Absatzes entsprechend entwickelt ist.

Die Tatsache, daß die Industrie weit weniger abhängig ist von den gegebenen Produktionsfaktoren und, wie wir gesehen haben, imstande war, alle Menschenüberschüsse zu beschäftigen und ernähren, läßt die Frage auftauchen, warum in Ostpreußen im Gegensatz zum Reich die Landwirtschaft die erste Stelle einnahm. Lagen hier die Verhältnisse besonders günstig, günstiger vielleicht als in anderen Gebieten des Reiches?

Maßgebend für die Produktionsbedingungen der Landwirtschaft sind Boden und Klima[2].

In der Bodenbeschaffenheit steht Ostpreußen nicht schlechter als die meisten anderen preußischen Provinzen. Es sind weitaus mehr sandige Lehm- und lehmige Sandböden, die für die Landwirtschaft von Wert sind,

---

[1]) Hesse, Wirtschaftl. Entwicklung a. a. O. S. 6ff.

[2]) Grundlagen des Wirtschaftslebens von Ostpreußen, Teil 2: Hansen, Die Landwirtschaft in Ostpreußen, Jena 1916, S. 102ff.

vorhanden als in den Provinzen Posen, Pommern und Brandenburg. Während der Staatsdurchschnitt an Sandboden 30,8 %, an Moor 6,3 % und an sandigem Lehm und lehmigem Sand 32,2 % beträgt, sind die entsprechenden Zahlen für Ostpreußen 23,0, 5,1, 52,0 %. Die Provinz steht zurück an landwirtschaftlich minderwertigen Sand- und Moorböden, übertrifft aber den Durchschnitt um 19,8 % an dem wertvollen sandigen Lehm- und lehmigen Sandboden.

Innerhalb der Provinz sind in der Bodenbeschaffenheit ziemliche Unterschiede. Im Norden sind die schwereren, im Süden die leichteren Böden in der überwiegenden Zahl.

Trotzdem die Bodenbeschaffenheit nicht ungünstig ist, steht der Grundsteuerreinertrag, dessen Schätzung Anfang der 60er Jahre vorgenommen wurde, in einem auffallenden Gegensatz dazu. In der Provinz wurde sogar der niedrigste Grundsteuerreinertrag für den preußischen Staat angesetzt und zwar in den Kreisen Johannisburg, Neidenburg und Ortelsburg mit 4,31 M. pro ha. Von den übrigen Kreisen des Allensteiner Bezirks steht am höchsten Rössel mit 9,01 M., erreicht aber den Durchschnitt der Provinz von 9,40 M. nicht. Etwas besser liegen die Verhältnisse im Regierungsbezirk Gumbinnen, wo acht Kreise den Provinzdurchschnitt erreichten und über demselben die Kreise Gumbinnen, Stallupönen und Niederung standen, von denen letzterer den höchsten Ertrag in der Provinz mit 17,62 M. aufweist. Die Kreise des Bezirks Königsberg stehen im allgemeinen günstiger und bewegen sich in der großen Mehrzahl über den Durchschnitt der Provinz. Aber selbst der beste Kreis Ostpreußens, Niederung steht noch um 0,56 M. unter dem Staatsdurchschnitt.

Um diese auffallende Tatsache zu erklären, müssen andere Faktoren in Erwägung gezogen werden. Nach ihren Anweisungen sollten die Taxatoren „neben der Bodenbeschaffenheit die verschiedenen Bedingungen der örtlichen Lage Terrain, Klima, Einwirkung nützlicher und schädlicher Feuchtigkeit, die Schwierigkeiten der Bestellung und Abfuhr, die Kosten der Wirtschaft und des Absatzes, Verkehr, Kredit, überhaupt alle Umstände angemessen in Betracht ziehen, welche auf den Ertrag dauernd von Einfluß sind". Es spielten bei der Festsetzung der Zahlen eine wesentliche Rolle neben den Verkehrsverhältnissen, von denen später die Rede sein wird, die Bewertung des Klimas und die Niederschlagsverhältnisse.

Das Klima der Provinz ist ein rauheres als das von Mitteldeutschland und die Durchschnittstemperatur liegt um 2° unter der mitteldeutschen, um 3,5° unter der von Westdeutschland. Der Winter ist bedeutend kälter: so steht im Jahr an 45—55 Tagen das Thermometer völlig unter 0° und an 111—131 Tagen teilweise unter 0°. Der Sommer hingegen ist auch in

der Provinz sehr warm, es herrscht demnach ein Kontinentalklima, auf das die Ostsee fast gar keinen Einfluß ausübt. Die Bedeutung des Klimas für die Landwirtschaft liegt aber weniger in der kalten Temperatur, als in dem späten Eintritt des Sommers und dem frühen Beginn des Winters. Während in Mitteldeutschland der letzte Frost durchschnittlich Mitte April festgestellt wurde, hat Ostpreußen Ende dieses Monats und sogar noch Anfang Mai Tage, an denen das Thermometer unter 0° steht. Ebenso tritt im Herbst der Frost etwa 20 Tage früher ein als in Mitteldeutschland.

Durch die längere Frostperiode steht dem Landwirt eine bedeutend kürzere Zeit zur Bestellung und Ernte zur Verfügung, als es in Mitteldeutschland oder gar in Westdeutschland der Fall ist. Er muß also entweder seine Arbeitskräfte und sein Betriebskapital bedeutend vermehren, kann aber beides nur eine verhältnismäßig kurze Zeit ausnutzen, oder aber er kann seinen Betrieb nicht so intensiv betreiben und muß eine extensive Wirtschaft führen.

Jede industrielle Entwicklung ist von einem der folgenden drei Elemente abhängig:

a) den Roh- oder Kraftstoffen in unmittelbarer Nähe oder günstiger Lage zum Wirtschaftsgebiet,
b) der genügenden Zahl gut gebildeter Arbeitskräfte,
c) den Absatzverhältnissen (Kaufkraft der eigenen Bevölkerung und günstiger Absatz nach außerhalb).

„Der Boden Ostpreußens[1]) besteht in seinen oberen Schichten hauptsächlich aus diluvialen und alluvialen Ablagerungen, den Bildungen der jüngsten Abschnitte der Erdgeschichte, und es muß danach als ausgeschlossen gelten, daß er in nennenswerten Mengen irgendwelche Erze jemals zu liefern imstande wäre." Auch Steinkohlen für die Industrie werden stets aus anderen Gegenden zugeführt werden müssen. Selbst wenn die Bohrungen, welche nördlich von Berlin mit dem Zweck in Gang sind, eine mögliche unterirdische Verbindung der westfälischen und oberschlesischen Kohlenlager aufzudecken, dort von Erfolg sein sollten, so ist damit noch nicht ein gleiches für Ostpreußen anzunehmen. „Es ist vielmehr sicher, daß die Steinkohlenformation in der Provinz, wenn überhaupt irgendwo, erst in vielen tausend Metern Tiefe, also wohl in für den Bergbau immer unerreichbarer Teufe erwartet werden könnte."

In älterer und neuerer Zeit sind zahlreiche Versuchsbohrungen auf Braunkohlen gemacht worden, so in der Nähe der samländischen West- und Nordküste, im Simsertal bei Heilsberg, in der Gegend von Heiligenbeil

---

[1]) Andrée, Die Versorgung Ostpreußens mit Rohstoffen aus heimischen Lagerstätten. Sonderdruck der Hartungschen Ztg. 1920.

und Bladiau, bei Grünmühle südöstlich Grieslienen und an anderen Orten. Aber bis zum Ausbruche des Weltkrieges waren alle jene Versuche zu kostspielig und aussichtslos, da eine Konkurrenz gegen die englischen und oberschlesischen Kohlen nicht möglich war. „Die Braunkohlen Ostpreußens[1]) gehören dem jüngeren Tertiär an und sind somit in nennenswerter Menge nur in dem westlichen Teile der Provinz zu erwarten. Die größten Komplexe der Braunkohlenformation sind im Samlande, im Süden des Frischen Haffs um Heiligenbeil und Braunsberg, um Heilsberg und Allenstein und um Osterode-Hohenstein bekannt. Nur in kleineren Flächen tritt aber die Formation direkt zutage; meist wird sie unter einer mehr oder minder dicken Decke diluvialer und noch jüngerer alluvialer Schichten verdeckt, und durch genauere Untersuchung ist zudem festgestellt, daß viele dieser Vorkommnisse nur in den Diluvialschichten schwimmende Schollen, also gleichsam große erratische Blöcke, darstellen. Sie sind durch die Gletscher der Eiszeit von ihrer wahren Unterlage abgerissen und verschleppt, wobei starke Stauchungen ihre ursprünglich ziemlich ebenmäßige Schichtung vielfach stark gestört haben. Danach ist die Mehrzahl der Braunkohlenvorkommnisse Ostpreußens in Ausdehnung und Lagerung mehr oder weniger unberechenbar. Immerhin ist die Schollennatur an sich kein Hindernis für den etwaigen Abbau, da Schollen von erheblicher Ausdehnung, selbst wo es sich um sandige und lockere Ablagerungen handelt, keine Seltenheit sind. Nicht alle ostpreußischen Braunkohlenfunde würden, selbst genügende Mächtigkeit vorausgesetzt, ohne weiteres Verwendung als Brennstoff finden können, da vielfach Verunreinigungen durch eingeschwemmtes Sand- und Tonmaterial vorkommen. Aber solche unreine Flöze können auch reineres Material führen und dürfen nicht ohne weiteres als aussichtslos betrachtet werden. Die Mächtigkeit der Kohle ist mehrfach zu zwei, ja bis zu drei Metern festgestellt worden. Wo tiefer eingeschnittene Täler, wie bei Heilsberg das Simsertal, oder bei Lahna, nördlich Neidenburg, das Tal der jungen Alle Stollenbau und Vermeidung von Wasserschwierigkeiten ermöglichen, mag nach weiteren Aufschlußarbeiten in einer nahen Zukunft an einen wirklich sich rentierenden und einen Bruchteil der Bedürfnisse Ostpreußens befriedigenden Abbau von Braunkohle gedacht werden."

In großer Ausdehnung findet sich in der Provinz in den riesigen Moorflächen der Torf vor. Wie gewaltig die Ausdehnung der Moore in der Provinz ist und um welche Massen von Brennmaterial, die gewonnen werden könnten, es sich handelt, geht daraus hervor, daß in den Kreisen

---

[1]) Andrée a. a. O.

Heydekrug, Labiau und Niederung zwischen 20 und 30 %, im Gebiete der masurischen Höhen und Seen und dem südlichen Teile Masurens großenteils um 10 % der Gesamtfläche mit Mooren bedeckt sind, deren einzelne oft viele Quadratkilometer groß sind. Zu den größten Niederungsmooren gehört das „Große Moosbruch" in der Memelniederung. Ein anderes ostpreußisches Moor ist der als Naturdenkmal staatlich geschützte und dadurch der Melioration entzogene Zehlaubruch im Südosten von Königsberg. Neben der Verwendung des Torfes direkt als Brennmaterial oder zur Gewinnung höherwertiger künstlicher Brennstoffe (Torfkohle usw.) spielt, so vor allem in der Memelniederung, der leichte Moostorf der Hochmoore eine Rolle zur Gewinnung von Torfmull und Torfstreu.

Von Erzen, welche die Provinz zu liefern imstande ist, kann nur der Raseneisenstein genannt werden. „Es handelt sich dabei um erdige bis feste und dann vielfach schlackenähnliche und poröse Brauneisensteine, die meistens einen mehr oder minder großen Prozentsatz an allen möglichen Bodenbestandteilen enthalten." Die größten Lager dieses Erzes liegen in den feuchten Niederungen der großen Sandgebiete im südlichen Masuren und gehören den Kreisen Ortelsburg, Johannisburg und Neidenburg an. Noch vor etwa 350 Jahren verarbeiteten bei Willenberg, Neidenburg und Ortelsburg sechs Hochöfen dieses Erz. Doch ist der Betrieb derselben nach und nach eingestellt, und um die Mitte des vorigen Jahrhunderts war nur noch die Eisenschmelze von Wondollek bei Johannisburg in Tätigkeit, die im Jahre 1878, dem Aufschwunge der westdeutschen Eisengroßindustrie erliegend, ihren Betrieb ebenfalls einstellen mußte. Mehr oder minder große Schlackenhalden, die hier und da in den Wäldern Masurens verstreut liegen, zeugen von der Bedeutung dieser alten Betriebe. Die Raseneisensteine enthalten zum Teil bis über 11 % Phosphorsäure, die früher als sehr unerwünschte Verunreinigung von Eisenerzen galt, aber nach der Erfindung der Thomasschlacke und deren Verwendung zur Düngung als Thomasmehl einen Wert erlangt hat, weil jetzt im Gegenteil phosphorhaltige Erze gesucht sind, da ihre Verhüttung eine rentable Verwertung der Schlacken ermöglicht.

Eine gesonderte Stellung nimmt der Bernstein ein, der sich nirgends auf der Erde in solchen Mengen findet wie an der ostpreußischen Küste. Wenn auch der meiste Bernstein zu Schmuck- und Ziergegenständen verarbeitet wird, werden aus diesen Rohstoffen doch auch eine Anzahl von chemisch und technisch wichtigen Produkten gewonnen.

Die Arbeiterfrage ist bereits oben bei der Bevölkerung erwähnt. Das Ergebnis war, daß die Bevölkerungsdichte Ostpreußens weit unter dem Staatsdurchschnitt steht, der größte Teil in der Landwirtschaft tätig

ist und dauernd eine große Abwanderung in die Industriegebiete des Westens stattfindet.

Die Absatzverhältnisse für industrielle Erzeugnisse in der eigenen Provinz waren aus verschiedenen Gründen nicht günstig. Schon die verhältnismäßig schwache Bevölkerung in dem großen Gebiet stand dem entgegen und weiter kam dazu, daß die in der Hauptsache landwirtschaftliche Bevölkerung nicht über die Kaufkraft einer industriellen Gegend verfügt, zumal die Kaufkraft nicht gleichmäßig ist, weil sie von den Ernteausfällen abhängt und die Einnahmen sich auf einen Teil des Jahres konzentrieren. Infolgedessen muß der Kredit in weit höherem Maße in Anspruch genommen werden seitens der kaufenden Bevölkerung. Weiter kommt als schwächendes Moment die Anspruchslosigkeit und die Scheu vor Neueinrichtung oder Neuanschaffung weiter Kreise hinzu. Auch steht der Wohlstand in der Provinz anderen Teilen des Reiches gegenüber zurück. So waren z. B. im Regierungsbezirk Düsseldorf, der nur den siebenten Teil der Provinz Ostpreußen an Größe ausmachte, im Jahre 1913 die veranlagte Einkommensteuer der physischen Zensiten sechsmal so groß, die der nicht physischen gerade 19mal so groß wie in der Provinz Ostpreußen. Das erklärt sich einerseits aus der größeren Bevölkerungsdichte im Rheinland und dann wirft die Industrie eine bedeutend höhere Rente ab als die Landwirtschaft. Auch gehen viele Ostpreußen, die zu Wohlstand gelangt sind, aus der Provinz und verzehren ihr erworbenes Vermögen in Gegenden Deutschlands, die weniger den Witterungsunbilden ausgesetzt sind und mehr Anregung in jeder Weise bieten.

Bei dem Fehlen der drei genannten Voraussetzungen für eine industrielle Tätigkeit in Ostpreußen hat die Industrie nicht die Bedeutung, wie es in anderen Gegenden des Reiches der Fall ist. Immerhin gab es aber noch in Ostpreußen einige Industriezweige, die über den Rahmen der Provinz hinaus gingen. Das hängt zusammen mit dem günstigen Bezug, der durch die Verkehrslage der Provinz aus dem großen russischen Hinterland gegeben war.

Die wichtigste war die Holzindustrie. Ostpreußen selbst ist ein holzarmes Land, es hatte im Jahre 1913 nur 660000 ha Wald, d. i. noch nicht 18% der Gesamtfläche, gegenüber mehr als 24% im Staate. Aber von Bedeutung sind die benachbarten waldreichen russischen Gebiete, zumal die Abbeförderung durch günstige natürliche Wasserwege, vor allem den Memelstrom und seine Nebenflüsse, erleichtert wurde. Im Memel- und Pregelstromgebiet bestanden, nach Mitteilungen des Vereins ostpreußischer Holzhändler und Holzindustrieller, mehr als 120 Schneidemühlen und Holzbearbeitungsanstalten, sowie fünf große Zellstoffabriken. In diesen wurde

der größte Teil des russischen Holzes verarbeitet und auf dem Seewege nach dem Westen, teils nach Deutschland, teils an dritte Länder abgesetzt. In diesen Holzbearbeitungsbetrieben waren 1910 etwa 60 Millionen Kapital investiert. Im Jahre 1907 waren in der Holzindustrie 17 240 Erwerbstätige beschäftigt[1]).

Einen geringeren Umfang hatte die ebenfalls auf den Beziehungen zu Rußland begründete Exportmühlenindustrie.

Eine mehr provinzielle Bedeutung hatte die Maschinenindustrie, vor allem die Herstellung und Reparatur von Maschinen für die Landwirtschaft. Wie Hansen, Landwirtschaft S. 165ff., nachweist, hatte die Maschinenverwendung in der Landwirtschaft im Jahre 1907 gegen 1895 in gewaltiger Weise zugenommen. Ostpreußen stand 1907 weitaus an erster Stelle unter allen Provinzen des Staates. Trotzdem aber 1907 66335 Betriebe landwirtschaftliche Maschinen benutzten gegen 38860 im Jahre 1895, war die Industrie landwirtschaftlicher Maschinen innerhalb der Provinz nur von 43 Betrieben mit 1006 Erwerbstätigen auf 87 Betriebe mit 2034 Erwerbstätigen angewachsen[2]).

Es stand demnach 1895 die Herstellung landwirtschaftlicher Maschinen in gar keinem Verhältnis zu ihrer Verwendung in der Provinz und 1907 ebenfalls nicht. Die Haupttätigkeit beschränkte sich in der Maschinenindustrie Ostpreußens auf den Handel und die Reparatur, die fertigen landwirtschaftlichen Maschinen wurden aus westlichen Bezirken Deutschlands, teilweise sogar aus dem Auslande eingeführt. Wenn trotzdem die Zahl der Erwerbstätigen in der Industrie der Maschinen, Apparate und Instrumente seit 1895 sich fast verdoppelt hatte und auf 13 237 gestiegen war, so hängt das mit einer Herstellung von Maschinen vor allem für die holzverarbeitende Industrie zusammen.

Eine erhebliche Bedeutung haben noch die Ziegeleien, die sehr zahlreich in der Provinz verbreitet sind. Sie beschäftigten 1907 9633 Arbeiter in 539 Betrieben[3]).

Die Entwicklung der industriellen Tätigkeit zeigt in Ostpreußen im allgemeinen einen Rückgang der Betriebe seit 1882. Allerdings hatte das nicht ein allgemeines Abnehmen der gewerblichen Tätigkeit zur Folge, da die Zahl der Industriearbeiter seit 1882 um 25 % zugenommen hat[4]).

---

[1]) Pfeifer, Holzhandel und Holzindustrie Ostpreußens, Jena 1918, S. 39.
[2]) Stat. d. D. Reichs, Bd. 114, S. 69, Bd. 215, S. 25.
[3]) Stat. d. D. Reichs, Bd. 215.
[4]) Grundlagen des Wirtschaftslebens von Ostpreußen, Teil 6: Metz, Das Gewerbe in Ostpreußen, Jena 1918, S. 22ff.

2. Die Verkehrsverhältnisse Ostpreußens.

Für die wirtschaftliche Entwicklung ist die Gestaltung der Verkehrsverhältnisse von ausschlaggebender Bedeutung. In Betracht kommen die Chausseen, die Eisenbahnen und die Binnenwasserstraßen.

Der Ausbau der Provinz mit Kunststraßen setzte gegenüber anderen Teilen Preußens erst verhältnismäßig spät ein. Während im Westen der preußischen Monarchie und in der Mark Brandenburg bereits auf die Kabinettsorder Friedrich Wilhelms II. vom Jahre 1788 der Bau der Chaussee Berlin-Potsdam und von 22 Meilen Chaussee in der Grafschaft Mark begonnen wurde, fing man in Ostpreußen mit der ersten Staatschaussee erst 1818 an und brauchte zu ihrer Fertigstellung 10 Jahre[1]). Es handelte sich um die wichtige Küstenstraße Elbing-Königsberg, die ja auch später den ersten Schienenstrang vom Westen des Reiches erhielt. Als zweite Kunststraße wurde die Verbindung der Provinzhauptstadt Königsberg mit dem Südosten, mit Masuren über Pr. Eylau-Bartenstein nach Rastenburg im Jahre 1822 in Angriff genommen und erst 1840 vollendet. Die Verbindung zur russischen Grenze von Königsberg über Gumbinnen nach Eydtkuhnen wurde im Jahre 1837 abgeschlossen.

Später machte der Bau dieser Staatschausseen schnellere Fortschritte und die Provinz hatte 1853 bereits 902,75, 1874 sogar schon 1535,17 km solcher Staatschausseen, allerdings immerhin erst 0,0415 km pro qkm. Dazu kamen noch an Privat- und Kreischausseen im Jahre 1862 455,5 km.

Durch das Dotationsgesetz vom 8. Juli 1875 wurde das Eigentum und die Unterhaltung der Staatschausseen auf die Provinzialverwaltung übertragen. Einen Teil der ihr unterstellten Chausseen hat die Provinz später den Kreisen gegen Zahlung eines Pauschquantums zur Verwaltung und Unterhaltung übergeben, während sie selbst einige Kreischausseen übernahm.

Eine Übersicht über die Entwicklung des Chausseebaus seit dem Jahre 1876 gibt folgende Zusammenstellung:[2])

Jahr	Chausseen km	Auf 100 qkm der Landgemeinden und Gutsbezirke km	Auf 10 000 Einwohner km
1876	3815	10,7	20,6
1891	5263	14,8	26,9
1895	5773	16,2	28,8
1900	6291	17,6	31,5
1910	7440	20,8	36,0
1918	7729	21,7	37,7

[1]) Grabo, Die ostpreußischen Straßen im 18. u. 19. Jahrhundert. Königsberg 1910.
[2]) Zeitschrift des preußischen Statistischen Landesamts 1906, S. 105 und Hansen, Landwirtschaft a. a. O.

Trotz der großen Zunahme steht aber Ostpreußen anderen Provinzen des Staates gegenüber noch bedeutend zurück, wie folgende Zusammenstellung zeigt:[1])

Provinz	1876	1891	1895	1900
Ostpreußen	10,7	14,8	16,2	17,6
Sachsen	21,1	28,2	29,5	38,0
Hessen-Nassau	51,6	56,0	56,6	57,4
Staat	18,1	24,4	26,2	29,5

Auf 100 qkm der Landgemeinden und Gutsbezirke erreichte Ostpreußen im Jahre 1900 noch nicht den Staatsdurchschnitt von 1876 und hatte nur ein Drittel soviel Chausseen wie die Provinz Hessen-Nassau in demselben Jahre 1876.

Auch mit dem Eisenbahnbau wurde in Ostpreußen spät begonnen. Erst 1852 wurde die erste Eisenbahn eröffnet, zu einer Zeit, wo im preußischen Staate bereits 594 Meilen Eisenbahnen in Betrieb waren. Bei der damals noch herrschenden Eisenbahnpolitik, Bahnen nur dort zu bauen, wo schon ein lebhafter Verkehr vorhanden war, war die Zurücksetzung des Ostens kein Wunder. Noch im Jahre 1866 besaß die Provinz Preußen (d. h. Ost- und Westpreußen), welche der Fläche nach ein Viertel bis ein Fünftel des damaligen preußischen Staates ausmachte, der Bevölkerung nach fast ein Sechstel, nur 84,6 Meilen Eisenbahn, also noch nicht ein Zehntel des gesamten preußischen Eisenbahnnetzes. Auf je 100 Quadratmeilen Land kamen 7,2 Meilen Eisenbahnen gegenüber einem Durchschnitt in den älteren Provinzen von 17,5 Meilen. Erst in der Zeit nach 1870 nahm der Eisenbahnbau ein schnelleres Tempo an. Im Jahrzehnt 1871/80 wurden 452 km gebaut, 1881—86 fast ebenso viel wie in den vorhergehenden 10 Jahren, dann ging es langsam aber stetig weiter vorwärts. 1898 wurden 2000 km erreicht, 1915 waren 3000 km normalspurige Bahnen in der Provinz in Betrieb, davon über 500 km zweigleisig ausgebaut. Dazu kommen noch schmalspurige Kleinbahnen.

Die Entwicklung des Eisenbahnbaus hängt eng zusammen mit der Eisenbahnpolitik des preußischen Staates, der sich anfangs dem Eisenbahnbau gegenüber passiv verhielt und ihn Privatgesellschaften überließ, welche in ganz anderer Weise von der Rentabilität ihrer Schöpfungen abhängig sind, als das bei dem Staat der Fall ist, und nur dort Bahnen bauen, wo schon ein lebhafter Verkehr besteht.

[1]) Zeitschrift des preuß. Stat. Landesamts 1906, S. 105 u. Hansen, Landwirtschaft a. a. O.

Ostpreußen mußte im Eisenbahnbau zurückbleiben, solange der Privatbahnbau überwog, und es war für die Provinz von großem Segen, daß der preußische Staat schon frühzeitig zum Staatsbahnbau überging und Friedrich Wilhelm **IV.** richtig erkannte, daß nur die Staatsbahn die Provinz Preußen aus ihrer Isoliertheit befreien konnte. So ist Ostpreußen eine Provinz mit vorwiegend Staatsbahnen geworden und geblieben und hat an der Verstaatlichung der Bahnen, die sich seit den Maybachschen Gesetzen vom Jahre 1879 vollzog, nur geringen Anteil gehabt. Es ist aber kein Zufall, daß die einzigen Bahnen, die in der Provinz nicht vom Staate gebaut sind, gerade solche sind, deren Rentabilität am meisten gesichert schien. Das ist die Strecke Tilsit-Insterburg, 1865 eröffnet, zum Anschluß an die Eydtkuhner Hauptbahn, und die ostpreußische Südbahn, die ebenfalls in erster Linie nicht im Landesinteresse erbaut wurde, sondern hauptsächlich, um Königsberg in Verbindung mit dem südlichen Rußland und dem Schwarzen Meere zu setzen.

Ostpreußen ist nach allem für die Staatsbahnen geeignet und das heutige Bahnnetz ist nicht denkbar ohne den Staatsbetrieb, zumal auch nach Nichterneuerung des 1890 ablaufenden Rückversicherungsvertrages mit Rußland aus strategischen Gründen das Bahnnetz an der Grenze eine besondere Beachtung erforderte.

Folgende Übersicht zeigt die Entwicklung des Bahnbaus innerhalb der Provinz[1])

Jahr	Gesamtlänge der Haupt- und Nebenbahnen	Auf 1000 qkm Grundfläche entfallen km	Kleinbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen
1880	988,8	26,7	
1890	1553,5	42,0	
1895	1891,1	51,1	
1900	2219,4	60,0	268,8
1905	2467,3	64,4	701,4
1910	2782,3	75,2	779,7
1916	3041,3	82,2	1028,8
1917	3041,3	82,2	1028,8

Die Verteilung der natürlichen Verkehrswege, der Flüsse, auf die Provinz Ostpreußen ist nicht gerade günstig. Nur der nördliche Teil der Provinz ist gut mit schiffbaren Flüssen ausgestattet, der ganzen südlichen Hälfte und auch dem äußersten Osten fehlt eine schiffbare Verbindung mit der See. Der Ausbau der Binnenwasserstraßen hat auch nicht

[1]) Stat. Handbuch u. Stat. Jahrbücher für das Deutsche Reich.

die Ausdehnung erfahren, die im Interesse des Wirtschaftslebens nötig gewesen wäre. Vor allem fehlte eine direkte Verbindung der Provinz mit dem Westen des Reiches. Der geplante Ostkanal, der die Weichsel nördlich von Thorn mit dem Spirdingsee verbinden sollte, blieb lediglich ein Projekt, und der Masurische Kanal, der eine Verbindung von Angerburg am Mauersee mit Allenburg an der Alle herstellen sollte, war bei Kriegsbeginn noch nicht beendet.

An eigentlichen Binnenwasserstraßen kann man in der Provinz vier Bezirke unterscheiden: die oberländischen Wasserstraßen, die Wasserstraßen im Gebiet des Pregels und des Frischen Haffs, die Wasserstraßen des Kurischen Haffs und der Memel und die Masurischen Wasserstraßen.

II. Die Bedeutung agrarischer Gebiete für das neue Deutschland.

Der durch die Bevölkerungsvermehrung bedingte Übergang des Deutschen Reiches von einem überwiegend Agrar- zum überwiegenden Industriestaat und im Zusammenhang damit die Erhaltung einer fast 70 Millionen betragenden Bevölkerung innerhalb seiner Grenzen war nur möglich, solange es gelang, eine ausreichende Versorgung für die Menschen zu beschaffen.

Trotz des Aufschwunges, den die Landwirtschaft in den letzten Dezennien vor dem Kriege genommen hatte, war sie nicht imstande, mit dem Anwachsen der Bevölkerung ihre Erträge entsprechend zu steigern. Die Statistik des auswärtigen Handels zeigt, daß Deutschland in den Jahren vor dem Kriege an Nahrungs- und Genußmitteln erheblich mehr ein- als ausgeführt hat. Dieser Überschuß betrug 1911: 1975 Mill. M., 1912: 2156 Mill. M., 1913: 1723 Mill. M. Die größten Einfuhrposten machten aus: Weizen, Eier, Butter, Milch, Käse, Geflügel. Nur in wenigen Artikeln überwog die Ausfuhr, so in Roggen, Weizen- und Roggenmehl. Wenn man die auch für die Industrie benötigten, durch die Landwirtschaft produzierten Rohstoffe (z. B. Häute, Wolle), die Deutschland vor dem Krieg einführen mußte, dazu rechnet, so kommt man zu dem Ergebnis, daß die deutsche Volkswirtschaft vor dem Kriege auf einer zwei- bis dreimal so großen Fläche aufgebaut war, wie das Gebiet des Deutschen Reiches war.

Durch die Bestimmungen des Versailler Friedens ist Deutschland eine Betätigung auf den Bahnen der Weltwirtschaft für die Zukunft nahezu unmöglich gemacht worden: der Verlust der Handelsflotte, der Wegfall der Auslandswerte, die Erschwerung einer günstigen Handelspolitik durch die befristete einseitige Meistbegünstigung u. a. m. stehen dem entgegen. Dazu kommen noch innerwirtschaftliche Hemmnisse. Gegenwärtig ist Deutschlands Industrie fast lahmgelegt. Die Schuld daran tragen einerseits einige Erscheinungen vorübergehender Natur, wie der Rückgang der Arbeitsintensität, die vielen regellosen und politischen Streiks,

beides Merkmale der körperlichen und seelischen Zermürbung, und das ablehnende Verhalten des ehemals feindlichen Auslands gegenüber den deutschen Erzeugnissen, vor allem aber Ursachen von Dauerwirkung, nämlich: der Verlust wichtiger Rohstoffgebiete auf Grund der im Friedensvertrag verfügten Gebietsabtretungen und -besetzungen und die Unmöglichkeit, infolge der andauernden großen Valutaschwankungen fremdländische Rohstoffe einzuführen. Dieses Hauptübel kann nur durch Steigerung der darniederliegenden deutschen Ausfuhr bekämpft werden. Da aber Deutschlands Hauptindustrien, die auf den Bezug ausländischer Rohstoffe angewiesen sind, keine Industrieerzeugnisse ausführen können, müssen Rohstoffe ausgeführt werden, obgleich es im Lande selbst an Rohstoffen mangelt. Das Erwerbsleben wird also auf Rohstoffgewinnung umgestellt werden müssen, d. h. zahllose Menschen, die früher in der Industrie und im Handel unterkamen, werden nun beschäftigungslos werden, weil eben die Urproduktion nicht genügend aufnahmefähig ist.

Dabei ist die Bevölkerung in dem nachkrieglichen Deutschland noch sehr groß. Es betrug nach den Aufzeichnungen der statistischen Ämter am 31. Mai 1919 (nach dem Gutachten der deutschen Sachverständigen über Deutschlands wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, eingereicht den alliierten und assoziierten Regierungen vor der Spa-Konferenz):

		in 1000 Pers.	v. H.
1. Gesamtbevölkerung (alte Reichsgrenze)		67 534,5	100
2. Die nach dem Friedensvertrag abgetrennten Gebiete	in 1000 Pers.		
Elsaß-Lothringen	1449,0		
Ostpreußen	174,6		
Westpreußen	1409,4		
Posen	1933,5		
Schlesien	79,9		
Saargebiet.	698,3		
Eupen-Malmedy	65,5	5 810,2	8,6
Gesamtbevölkerung ohne 2		61 724,3 [1])	91,4%

Außerdem scheiden für voraussichtlich 15 Jahre die deutschen linksrheinischen Bezirke aus dem deutschen Wirtschaftskörper mehr oder weniger aus, die eine Bevölkerung von insgesamt 6247200 Menschen haben.

Die Bevölkerung im verkleinerten Deutschland entspricht im großen der deutschen Bevölkerung vom Jahre 1905 mit 60 641 000.

---

[1]) Nach dem Ergebnis der Volkszählung v. 8. 10. 1919 betrug die Bevölkerung 59 668 Millionen. Diese Zahl dürfte die richtige sein, da die oben angeführten Zahlen nach Fortschreibungen der statistischen Ämter gewonnen sind und erfahrungsgemäß wegen der Zwangswirtschaft wohl alle Zugänge, aber nicht alle Abgänge an den einzelnen Orten zur Meldung gebracht werden.

Zur Ernährung dieser Bevölkerung wurden im Jahre 1905 für 1836 Mill. M. mehr Nahrungs- und Genußmittel und Vieh eingeführt als ausgeführt.

Die Gebietsverluste auf Grund des Friedensvertrages treffen vor allem Gegenden, die einen Überschuß an agrarischen Erzeugnissen zur Ernährung engbevölkerter industrieller Bezirke Mittel- und Westdeutschlands lieferten. Künftig wird nicht nur der prozentuale Anteil der Selbstversorger an der zu verpflegenden Bevölkerung geringer sein, sondern vor allem muß der relative Einfuhrbedarf zu Lasten unserer Zahlungsbilanz sich beträchtlich steigern.

Der Verlust der landwirtschaftlich nutzbaren Flächen, vor allem des Nordens und Ostens bedeutet einen Ausfall von etwa 25 % der deutschen Getreide- und Kartoffelerzeugung, von etwa 10—12 % der Vieherzeugung, während die Verminderung der Bevölkerung durch Abtretungen etwa 9 % beträgt, die sich bei ungünstiger Regelung der oberschlesischen Frage auf rund 10 % erhöhen würde.

Der Rückgang der landwirtschaftlichen Anbauflächen durch die Gebietsverluste stellt sich in folgenden Zahlen dar:[1])

	in 1000 ha altes Gebiet 1918	in 1000 ha Gebiet 1919	Rückgang in %
A. Körnerfrüchte			
1. Weizen	1 664,6	1 439,3	13,5
2. Roggen	5 764,9	4 465,4	22,5
3. Gerste	1 507,9	1 276,0	15,4
4. Gemenge aus 1—3	126,5	110,6	12,7
5. Hafer	3 337,6	2 985,9	11,5
6. Gemenge aus 1—5	304,2	281,3	7,5
7. Sonstige Getreidearten	72,5	60,7	16,3
1—7 zusammen	12 778,2	10 619,2	14,2
B. Hülsenfrüchte	1 092,4	919,7	15,8
C. Hackfrüchte einschl. Kartoffeln	4 268,6	3 496,5	18,1
D. Summe der Ackerflächen (auch der unter A—C berücksichtigten)	20 950,1	17 824,6	14,9

Die Bedeutung dieser Zahlen tritt noch stärker hervor, wenn man die Erntemengen heranzieht und berücksichtigt, daß einerseits die Produktivität der Landwirtschaft wegen des Mangels an Düngemitteln und der sinkenden Qualität der menschlichen Arbeit sehr zurückgegangen ist, andererseits gerade die Gebiete mit höchstentwickeltem Großbetrieb Deutsch-

[1]) Denkschrift für die Spakonferenz: Deutschlands wirtschaftliche Leistungsfähigkeit.

land verloren gehen. Nach den Ernteerträgen von 1913 gehen durch die Abtretung verloren vom Weizen 14,35 %, Roggen 23,41 %, Gerste 26,04 %, Hafer 14,49 %. Die entsprechenden Zahlen für die Kartoffeln zeigen das gleiche Mißverhältnis: einen Rückgang im Ertrage, der den der Bevölkerungszahl weit übersteigt; während die Kartoffelernte im Frieden etwa 50 Millionen Tonnen betrug, 1913 sogar 54 Millionen Tonnen, ist sie im Kriege auf 30 Millionen Tonnen zurückgegangen. Von dieser Menge wird rund ein Viertel in den abzutretenden Gebieten erzeugt, so daß für Deutschland in den neuen Grenzen nur eine Ernte von 20 Millionen Tonnen verbleibt. Die für Deutschlands Landwirtschaft und Export so bedeutende Produktion von Zuckerrüben hat einen Rückgang um mehr als 50 % erlitten. Die Zuckerproduktion selbst ist, da viel Rüben verfüttert werden mußten, auch die Ausbeute sich verringerte, noch sehr viel mehr zurückgegangen. Die folgende Übersicht zeigt den Rückgang der Ernteerträge seit 1913. Für beide Jahre 1913 und 1919 ist der Gebietsumfang in der heutigen Größe eingesetzt.

	Anbauflächen 1000 ha				Ernteertrag		in t pro ha Rückgang 1919	
			Rückgang 1919					
	1913	1919	1000 ha	%	1913	1919	t	%
Brotgetreide	7291	5941	1350	18,5	1,83	1,44	0,39	21,3
Futtergetreide . . .	5400	4726	674	12,5	1,98	1,50	0,48	24,2
Kartoffeln	2849	2181	668	23,4	14,2	9,8	4,4	31,0
Zuckerrüben	468	301	167	35,7	31,6	19,3	11,3	36,9

Aus der Denkschrift des preuß. Landw. Min. zur Frage der Volksernährung.

Danach tritt der Rückgang am schärfsten in den Hektarerträgen zutage, die um 21—37 % gegenüber 1913 gesunken sind.

Wie weit das durch den Rückgang der Düngemittelverwendung bedingt ist, wird unten S. 124 gezeigt.

Den Verlust am Viehbestand zeigen folgende Zahlen:

Rindvieh	1913	21,0 Millionen Stück	
	1918:	18,1 „ „	(alte Grenzen)
	1919:	16,3 „ „	(neue Grenzen)
Schweine	Ende 1913:	25,7 „ „	
	1920:	11,5 „ „	(neue Grenzen)

Jedoch muß dabei noch berücksichtigt werden, daß die Qualität des Viehbestandes durch den Krieg außerordentlich gelitten hat, und außerdem infolge der Notwendigkeit frühzeitiger Schlachtungen das Schlachtgewicht

zurückgegangen ist, und das Fleisch nicht zur vollen Entwicklung gelangt. Der durchschnittliche Rückgang des Schlachtgewichts machte aus bei den Rindern 90 kg von 250 kg vor dem Krieg auf 160 kg im Jahre 1919, entsprechend bei den Kälbern von 40 kg auf 31 kg, bei den Schweinen von 85 kg auf 63 kg und bei den Schafen von 22 kg auf 15 kg.

Erst daraus ersieht man, wie sehr die Versorgung der deutschen Bevölkerung mit Hilfe der deutschen Landwirtschaft durch den Gebietsverlust und den Krieg zurückgegangen ist.

III. Die Einwirkung des Friedensvertrages auf die Verkehrslage Ostpreußens.

Um die Stellung Ostpreußens im Rahmen der deutschen Volkswirtschaft richtig beurteilen zu können, ist es erforderlich, daß auf die besondere Lage, die Ostpreußen bereits vor dem Kriege im gesamten Deutschland einnahm, Rücksicht genommen wird.

Daß die Provinz der am weitesten nördlich und östlich gelegene Teil des Deutschen Reiches war, ist bereits erwähnt. Dadurch war auch das rauhere Klima zu erklären, das von besonderem Einfluß auf die Betriebstechnik der Landwirtschaft geworden ist. An und für sich ist, rein verkehrsgeographisch betrachtet, die Lage Ostpreußens nicht ungünstig. Liegt doch die Provinz mit einer langen gewölbten Seite an der Ostsee, und seine Hauptverkehrspunkte Königsberg und Memel waren zugleich die beiden geeigneten Häfen für einen größeren Seeverkehr, zumal die Beförderung von Gütern im Seeschiffahrtsverkehr erheblich billiger war als im Binnenschiffahrts- und Eisenbahnverkehr. Das war aus dem Grunde von besonderer Bedeutung, weil die benachbarten deutschen Gebiete wirtschaftlich den gleichen Charakter hatten wie Ostpreußen, und der Seeverkehr den Güteraustausch mit Ergänzungsgebieten in Westdeutschland, in den Niederlanden, Skandinavien und England sehr erleichterte.

Dagegen war Ostpreußen im Landverkehr den übrigen Gebieten des Reiches gegenüber im Nachteil. Der Einfluß der peripheren Lage machte sich hier geltend. Betrug doch die Entfernung von Königsberg nach Berlin 590 km und vor allem: die Bahnverbindung entsprach erst in der neuesten Zeit den Anforderungen einer hochentwickelten Volkswirtschaft.

Nun aber wurde die geographische Lage noch durch die politische beeinträchtigt. Während im Westen die an der Grenze gelegenen deutschen Gebiete wirtschaftlich hoch entwickelt sind, und sich ein Gegensatz zum Auslande nicht bemerkbar machte, war das hier im Osten anders. Hier schied die politische Grenze gleichzeitig zwei Länder, die wirtschaftlich vollständig

ungleich entwickelt waren. Gemeinsame Interessen bestanden nicht zwischen Ostpreußen und seinem russischen Hinterland. Die beiden Gebiete bildeten keinen geschlossenen Körper, sondern waren Teile großer Wirtschaftskörper und daher in erster Linie mit ihnen verbunden. Beide Staaten aber hatten vor allem die Förderung der eigenen Volkswirtschaft im Auge, wenn es auch auf Kosten der anderen ging. Rußland wollte seine eigene Industrie kräftigen, um sich von der Einfuhr deutscher Industriewaren freizumachen und gleichzeitig seine Rohstoffe selbst verarbeiten, damit die Verdienste daraus dem eigenen Lande zugute kämen. Deutschland hatte das umgekehrte Bestreben: seine Menschen konnte es nur im Lande ernähren, wenn die Industrie für den Weltmarkt arbeitete. Zudem sollte die deutsche Landwirtschaft produktionsfähig erhalten werden und das war nur möglich, wenn die billigen landwirtschaftlichen Erzeugnisse des Weltmarktes künstlich durch Zölle verteuert wurden.

Dabei gehörte geographisch noch ein großer Teil des russischen Reiches zum Hinterland der ostpreußischen Handelsstädte. Es neigte zu Ostpreußen, das 80000 qkm große Gebiet des Memelstroms, das sich im Norden bis fast auf die Höhe von Libau, im Osten bis in die Gegend von Minsk und im Süden bis zum Wygonowski-See südlich des 53° erstreckt. Ein weiterer großer Teil fiel durch günstige Bahnverbindungen zu den ostpreußischen Ausfuhrhäfen: große Gebiete von Polen, Westrußland und Galizien, die noch größer sind als das Memelgebiet, etwa 10mal so groß wie die Provinz Ostpreußen[1]).

Der Friede von Versailles hat mit seinen vernichtenden Bestimmungen auch in das Wirtschaftsleben Ostpreußens eingegriffen, härter als in das anderer deutscher Gebiete durch die Trennung der des Memelgebiets beraubten Provinz vom Reich. Neugebildete, zum Teil nicht lebensfähige Staaten haben sich an den Grenzen der Provinz auf ehemals russischem Gebiet gebildet oder sind, wie der polnische Staat, durch den Machtspruch der Sieger aus Teilen Rußlands, Deutschlands und der ehemals österreichisch-ungarischen Monarchie künstlich errichtet worden, um eine Berührung Deutschlands und des slawischen Rußlands zu verhindern.

Polen,. das den größten Teil der Provinz Ostpreußen einschließt, gehört mit zu den alliierten und assoziierten Mächten und genießt infolgedessen alle Vorrechte, die sich in wirtschaftlicher Beziehung die Gegner vorbehalten haben, und die Handelsvereinbarungen, die im Brest-Litowsker Friedensvertrag mit Sowjetrußland getroffen sind, die sich, was Königs-

---

[1]) Teubert, Getreidefrachten und Getreideverkehr auf deutschen Eisenbahnen und Wasserstraßen, Berlin 1912.

berg anbelangt, dem Inhalt nach mit den entsprechenden Bestimmungen des alten Handelsvertrages vom Jahre 1894 deckten, sind durch den Artikel 116 Fr. V. aufgehoben. So wird es, selbst wenn in Großrußland einmal geordnete Zustände eintreten werden, schwer sein, wieder eine günstige Handelspolitik, die auch dem ostpreußischen Handel zugute kommt zu führen, solange der Versailler Vertrag in Kraft ist und Polen sich den ostpreußischen Lebensnotwendigkeiten gegenüber ablehnend verhält.

Aber in vielem ist Ostpreußen auch wieder günstiger gestellt als das Reich. In der Zukunft wird die Provinz einen Vorteil dadurch haben, daß sie den Übergang Deutschlands zum Industriestaat nicht mitgemacht, daß sie ihren überwiegend agrarischen Charakter bewahrt hat, obwohl infolgedessen ihr Wohlstand hinter industriellen Gegenden zurückbleiben mußte. Für die Zukunft wird die Bedeutung Ostpreußens, das früher in der Stellung von Arbeitskräften für die Industrie sein Wichtigstes leistete, erheblich gewinnen, weil es eins von den wenigen agrarischen Überschußgebieten ist, das bei Deutschland verblieben ist.

Soll die Provinz Ostpreußen aber für das Deutsche Reich eine über das Vorkriegsmaß hinausgehende Bedeutung gewinnen, so ist die Regelung des Verkehrs der beiden deutschen Gebietsteile von der größten Wichtigkeit.

Neben der Verbindung durch den sogenannten polnischen Korridor spielte der Seeverkehr in der früheren Zeit eine erhebliche Rolle. Aber auch auf ihn hat der Friedensvertrag seine Wirkung ausgeübt, was um so unheilvoller ist, weil der Seeweg in Zukunft der einzige ist, auf dem ohne Berührung polnischen Gebietes eine gesicherte Verbindung Ostpreußens mit dem Reich aufrecht erhalten werden kann.

Einerseits ist der Hafen Memel Deutschland genommen, so daß in der Zukunft der ganze Seeverkehr der Provinz über Königsberg-Pillau gehen muß. Elbing kommt daneben wenig in Betracht.

Der gesamte Seeverkehr Pillaus hatte betragen im Jahre 1913: 4725 Schiffe (3579 Dampfschiffe) von 4 229 412 cbm (von 3 973 087 cbm). Unter den Schiffen überwog die deutsche Flagge, denn von 2392 eingelaufenen Schiffen waren 1479 deutscher Nationalität. Dann folgten Schweden mit 280, Dänemark mit 236 Schiffen; Norwegen, Holland, England, Rußland und Belgien verteilten sich auf den Rest.

Die deutsche Handelsflotte ist durch den Waffenstillstand und den Friedensvertrag (Art. 244 Anl. III § 8) so herabgemindert, daß ihr nach Erfüllung aller Verpflichtungen von ihren sämtlichen 4935 Seeschiffen mit 5 238 937 Bruttoregistertons im Jahre 1914 an Schiffen über 1000 t etwa 100000 Bruttoregistertons verbleiben werden, die in erster Linie für den nötigen Überseeverkehr verwendet werden müssen. Des weiteren

macht sich der Mangel an Bunkerkohle geltend und das Bestreben bei deutschen Seeschiffen lieber für fremde, valutastarke Nationen zu fahren. Der letzte Grund erklärt auch andererseits die Schwierigkeit für den Küstenschiffahrtsverkehr ausländische Schiffe heranzuziehen. Ein weiterer Umstand, der einer größeren Ausdehnung des Seeverkehrs hindernd im Wege steht, ist die Schwierigkeit, die früher bestehenden Vorzugstarife aufrecht zu erhalten.

Aus handelspolitischen Gründen wurden für Getreide und Holz besondere Seehafentarife eingeführt, die auch den ostpreußischen Häfen zugute kamen. Im Schlußprotokoll zu Art. 19 des deutsch-russischen Handelsvertrages von 1894 war vereinbart, daß die russischen Getreidetarife nach den ost- und westpreußischen Häfen auf Grund der nach Libau und Riga geltenden innerrussischen Tarifstaffel berechnet werden sollten. Hierfür mußte nun für die von dieser Maßnahme betroffenen östlichen Inlandsbezirke ein Ausgleich geschaffen werden. Um ferner außer dem Getreide den östlichen Häfen auch das russische Holz als Durchfuhrgut zu erhalten, wurden hierfür ebenfalls ermäßigte Einfuhrsätze gewährt, trotzdem ein darauf bezügliches Abkommen im Handelsvertrag nicht bestand. In diesem Falle drangen die landwirtschaftlichen Vertreter des Landeseisenbahnrats darauf, die einheimische Forstwirtschaft auf tarifarischem Wege zu entschädigen. Der Ausgleich für die Getreide- und Holzdurchfuhrtarife von Rußland wurde in Form zweier Seehafentarife gewährt, die beide staffelförmig gebildet waren. Der für Getreide, Hülsenfrüchte, Raps und Rübsam, Malz, Mühlenerzeugnisse galt von ost- und westpreußischen, sowie posenschen Stationen nach ost- und westpreußischen Häfen. Der Holztarif galt nur von Ost- und Westpreußen östlich der Weichsel im Verhältnis mit den ostpreußischen Seeplätzen.

Einerseits sind mit der Aufhebung des deutsch-russischen Handelsvertrages durch den Kriegsausbruch und des Brest-Litowsker Vertrages durch Art. 116 Fr.V. die Voraussetzungen weggefallen, die seinerzeit zu dieser Sonderbegünstigung führten, und dann werden aus der Ukraine und Sowjetrußland in absehbarer Zeit Getreidezufuhren kaum erwartet werden können.

Und außerdem ist im Art. 325 des Friedensvertrages bestimmt, daß die Seehäfen der alliierten und assoziierten Mächte alle Vorteile und Tarifermäßigungen genießen, die auf den deutschen Eisenbahnen zugunsten deutscher Häfen gewährt werden. Diese Gleichstellung ist zunächst auf 5 Jahre erfolgt. Der Völkerbundsrat kann aber jederzeit die Bestimmungen des Artikel 325 innerhalb dieser Frist nachprüfen und kann auch über die 5jährige Frist hinaus die Einseitigkeit weiter bestehen lassen (Art. 378).

IV. Der polnische Korridor.

1. Die Entstehung des Korridors.

In ihrer Note an den Präsidenten Wilson vom 3. Oktober 1918 hatte die deutsche Regierung als Grundlage für die Friedensverhandlungen das von Wilson in der Kongreßbotschaft vom 8. Januar 1918 und in seinen späteren Kundgebungen, namentlich der Rede vom 27. September aufgestellte Programm, angenommen[1]).

Damit hatte sich Deutschland zu dem Wilsonschen Programm bekannt und unter anderem auch den Punkt 13 dieser Kongreßbotschaft sich zu eigen gemacht, wonach ein unabhängiger polnischer Staat errichtet werden sollte, der die Länder umfaßt, die von einer unbestreitbar (indisputably) polnischen Bevölkerung bewohnt sind, der einen gesicherten freien Zugang zur See besitzt (which should be assured a free and secure access to the sea) und dessen politische und wirtschaftliche Unabhängigkeit, sowie territoriale Unverletzlichkeit durch internationalen Vertrag garantiert werden müßte[2]).

Während es sich anfangs um eine Anerkennung dieses Programms lediglich der amerikanischen Regierung gegenüber handelt, erlangt diese Abmachung eine besondere Bedeutung durch die Note Lansings vom 5. November. Danach erklären sich die alliierten Regierungen bereit, nach den aufgestellten Grundsätzen den künftigen Frieden abzuschließen.

Der bereits angeführte Punkt 13 ist der einzige Vorwand, mit dem die Alliierten die Herstellung des Korridors rechtfertigen könnten. Dabei ist aber zu beachten, daß der polnische Staat nur die Gebiete umfassen sollte, die von einer unzweifelhaft polnischen Bevölkerung bewohnt sind und im übrigen das an vielen Stellen von Wilson und den Staatsmännern der übrigen kriegführenden Völker betonte Selbstbestimmungsrecht gewahrt werden mußte. So sagte Wilson am 11. Februar 1918: das

---

[1]) Vorgeschichte des Waffenstillstandes, Berlin 1919 S. 59.

[2]) Der Friedensgedanke in den Reden und Staatsakten des Präsidenten Wilson, Berlin 1919, S. 54.

„Selbstbestimmungsrecht" ist nicht eine bloße Phrase, es ist ein gebieterischer Grundsatz des Handelns, den die Staatsmänner künftig nur auf ihre eigene Gefahr außer acht lassen werden. Und weiter verlangt er bei derselben Gelegenheit, daß die Völker und Provinzen nicht von einer Staatsoberhoheit in eine andere herumgeschoben würden, als ob es sich lediglich um Gegenstände oder Steine in einem Spiel handelt, wenn auch in dem großen Spiel des Gleichgewichts der Kräfte, das nun für alle Zeiten diskreditiert sei; daß vielmehr jede Lösung einer Gebietsfrage, die durch diesen Krieg aufgeworfen wurde, im Interesse und zugunsten der betroffenen Bevölkerungen und nicht als Teil eines bloßen Ausgleichs oder Kompromisses der Ansprüche rivalisierender Staaten getroffen werden müßte[1]).

Dasselbe fordert er am Grabe Washingtons, wenn er vor den Mitgliedern des diplomatischen Korps als Kriegsziel, für das die verbündeten Völker der Welt kämpfen, aufstellt, „daß die Regelung aller Fragen, sowohl der territorialen, wie der wirtschaftlichen und politischen, der Souveränitätsfragen auf der Grundlage einer freien Annahme dieser Regelung durch das Volk erfolgen soll, das unmittelbar davon betroffen ist, und nicht auf der Grundlage des materiellen Interesses oder Vorteils irgend eines anderen Volkes, das eine andere Regelung zur Ausbreitung seines Einflusses oder seiner Herrschaft wünscht"[2]).

Einerseits hatte sich also Deutschland verpflichtet, Polen einen freien Zugang zur See zu gewähren, andererseits konnte es aber verlangen, das Recht der Selbstbestimmung für seine Bevölkerung gewahrt zu wissen. Die Friedensbedingungen zeigten, wie die Alliierten den Begriff des Zugangs zur See auslegten. Durch den Artikel 87 Fr.V. wird Deutschland ein großes Gebiet mit gemischtsprachiger deutsch-polnischer Bevölkerung abgesprochen, wodurch u. a. fast die ganze Provinz Westpreußen und ein Teil des Lauenburgischen Kreises verloren geht, so daß Polen mit seinem Gebiet bis an die Ostsee reicht.

Wilson hatte bei einer früheren Gelegenheit einmal die Frage des Zugangs zur See berührt und dabei auch die Möglichkeit eines Zusammentreffens mit dem Selbstbestimmungsrecht auf der anderen Seite in Erwägung gezogen. Er sagte im Januar 1917 im Senat: jedem Volk, das jetzt um die volle Entwicklung seiner Macht kämpft, sollte, soweit wie irgend durchführbar, ein direkter Zugang zu den großen Verkehrsstraßen des Meeres zugebilligt werden. Wo dies nicht durch Abtretung von Territorium geschehen kann,

---

[1]) Der Friedensgedanke a. a. O. S. 56ff.
[2]) Der Friedensgedanke a. a. O. S. 74.

kann es zweifellos durch die Neutralisierung direkter Wegerechte unter der allgemeinen Friedensbürgschaft geschehen[1]).

In dieser Ansprache Wilsons sind also die Begriffe Zugang zum Meer (direct outlet to the sea) und Abtretung von Territorium (cession of territory) nicht gleichbedeutend, sondern es stehen sich gewissermaßen zwei gleich bewertete Möglichkeiten gegenüber: der direkte Zugang zum Meer und unter der Voraussetzung, daß er nicht durch Abtretung von Gebiet geschehen kann, die wirtschaftliche Neutralisierung. Die Entscheidung aber über die Klausel „wo der Zugang nicht durch Abtretung von Territorium geschehen kann", kann nur im Rahmen der gesamten Wilsonschen Weltauffassung von dem Selbstbestimmungsrecht erfolgen. Es mußten demnach ausschließlich die Kräfte des Selbstbestimmungsrechtes und nicht wirtschaftliche Zweckmäßigkeitsgründe darüber entscheiden, ob der Zugang zum Meer durch Einverleibung zu erfolgen hatte.

Von einer unbestreitbar polnischen Bevölkerung konnte in diesem Gebiet nicht die Rede sein, selbst die größten polnischen Chauvinisten haben dies niemals behauptet. Diese hatten immer nur von einer beträchtlichen polnischen Majorität gesprochen. Da die preußische amtliche Statistik diese polnische Behauptung nicht rechtfertigte und eigene Erhebungen seitens der Polen in den preußischen Provinzen nicht stattfinden konnten, wurden die Ergebnisse der preußischen Volkszählungen von polnischen Statistikern so zusammengestellt, daß der Anschein eines Überwiegens der polnischen Bevölkerung hervorgerufen wurde.

Bedeutsam ist in dieser Hinsicht ein wissenschaftliches Sammelwerk, das von einer größeren Anzahl polnischer Gelehrter in Rußland, Österreich und Deutschland im Jahre 1918 unter dem Namen: Polen, Entwicklung und gegenwärtiger Zustand[2]) herausgegeben ist und den Zweck verfolgt, das historische Polen als einen einheitlichen Organismus hinzustellen. Dieses Buch wurde in Versailles vom Vorsitzenden der polnischen Delegation Paderewski dem Präsidenten Wilson vorgelegt, um die polnischen Ansprüche zu rechtfertigen.

In dem Teil des Buches: die Bevölkerungsstatistik der polnischen Länder sind auch Angaben über die Zusammensetzung der Bevölkerung nach Nationalitäten in Westpreußen gemacht. Von der hier folgenden Tabelle 1 weichen die Zahlen insofern ab, als zu den Polen auch die kassubisch und die deutsch und polnisch sprechende Bevölkerung gezählt ist und so in einzelnen Kreisen der Provinz ein Überwiegen der nichtdeutschen Be-

[1]) Der Friedensgedanke a. a. O. S. 18.
[2]) Polen, Entwicklung und gegenwärtiger Zustand, Bern 1918.

völkerung stark hervortritt[1]). Auch versteigen sich die Verfasser zu der Behauptung, in diesem Gebiet müßten alle Katholiken zu den Polen gerechnet werden, auch von den deutschen Katholiken (280 000) sei ein ansehnlicher Bruchteil polnischer Nationalität.

Da die so geschaffenen Zahlen aber den polnischen Wünschen noch nicht genügten, wurden starke Zweifel an der Objektivität der preußischen amtlichen Statistik geübt. „Die Volkszählung wird als passende Gelegenheit betrachtet, um unter der Bevölkerung zugunsten des Bekenntnisses zur herrschenden oder irgendwelcher anderen, nur nicht zur polnischen Nationalität zu agitieren.“[2]) Auch wäre das Verfahren der preußischen Behörden, die Nationalität nach der Muttersprache festzustellen, nicht richtig, da es Bevölkerungsgruppen gäbe, welche, „obwohl ihre Zugehörigkeit zur polnischen Sprache zweifelhaft ist, sich doch bewußt und konsequent zum Polentum bekennen“[2]).

Demgegenüber ist zu bemerken, daß in Preußen die Volkszählung eine „Selbstzählung“ der Bevölkerung ist, und die Bevölkerung nachdrücklich darauf hingewiesen wird. So heißt es z. B. auf dem Umschlag des Zählbriefes, den die Haushaltungsvorstände vor der Zählung erhalten: Die Zählpapiere sind möglichst stets vom Haushaltungsvorstand selbst auszufüllen[3]). Und der Minister des Innern sagt in der Anweisung an die Behörden: Als oberster Grundsatz gilt, die Haushaltungsvorstände zu verpflichten, die über die Personen ihrer Haushaltung verlangten Angaben auf den Zählpapieren tunlichst selbst zu liefern[4]).

Wie der zweite polnische Vorwurf gegen die Bewertung der preußischen Volkszählungsstatistik zu beurteilen ist, das ergibt am besten der Ausfall der Volksabstimmung im Regierungsbezirk Allenstein. Ohne Berücksichtigung der Städte, die als Verwaltungszentren und Wohnsitze der Beamten, Militärs und Eisenbahner eine unstete Bevölkerung hätten, betrage nach Angaben der polnischen Verfasser der Prozentsatz der polnischen Bevölkerung in diesem ländlichen Gebiet 61,6 %[5]). Trotzdem haben am 11. Juli 1920 98 % der Bevölkerung für die Zugehörigkeit zu Ostpreußen und nur der Rest für Polen gestimmt.

Die Tabelle 1 zeigt die Zusammensetzung der Bevölkerung Westpreußens nach dem Stand vom 1. Dezember 1910.

---

1) Polen a. a. O. S. 72.
2) Polen a. a. O. S. 62.
3) Preußische Statistik, Bd. 217, S. IX.
4) Ebenda S. XII.
5) Polen a. a. S. 70.

Tabelle 1. Bevölkerung Westpreußens nach dem Stande vom 1. Dezember 1910.

	Gesamtbevölkerung	Deutsche	Polen	Kassuben	Zweisprachige	Deutsche v. H.
Provinz Westpreußen	1 703 474	1 097 953	475 853	107 199	20 689	65,1
A. Reg.-Bez. Danzig	742 619	532 620	102 080	100 138	6 835	72,2
1. Berent	55 976	23 682	28 409	3 307	564	42,8
2. Danzig St.	170 337	164 343	3 443	143	1 787	97,0
3. Danziger Höhe	53 506	47 397	2 721	3 023	322	88,9
4. Danziger Niederung	36 345	36 008	302	6	19	99,1
5. Dirschau	42 723	27 865	12 861	43	1 936	67,5
6. Elbing St.	58 636	58 330	115	1	116	99,5
7. Elbing L.	38 611	38 558	35	—	9	99,9
8. Karthaus	69 891	19 319	500	49 851	214	27,8 (71,3 Kassuben)
9. Marienburg	62 999	61 051	1 478	6	426	96,9
10. Neustadt i. Westpreußen	61 620	30 932	1 980	27 624	1 029	51,0 (45,4 Kassuben)
11. Pr. Stargard	65 427	17 165	48 040	32	168	26,4
12. Putzig	26 548	7 970	2 196	16 112	252	30,5
B. Reg.-Bez. Marienwerder	960 855	565 323	373 773	7 051	13 854	59,6
1. Briesen	49 506	24 007	25 062	—	414	48,9
2. Culm	50 069	23 345	25 794	—	887	47,5
3. Deutsch-Krone	62 182	61 143	818	—	174	98,5
4. Flatow	69 186	50 648	16 996	—	1 508	72,8
5. Graudenz St.	40 325	34 193	5 035	—	1 003	86,0 } 71,7
6. Graudenz L.	48 818	28 755	19 133	—	882	59,8 } 71,7
7. Konitz	63 723	28 032	31 004	3 910	742	45,1 (6,2 Kassuben)
8. Löbau	59 037	12 119	46 235	—	648	21,1
9. Marienwerder	68 426	42 465	25 133	—	789	62,6
10. Rosenberg i. W.	54 550	50 194	3 428	—	862	92,8
11. Schlochau	67 157	56 648	6 862	3 040	574	84,8 (4,7 Kassuben)
12. Schwetz	89 712	42 233	44 780	—	2 673	48,6
13. Strasburg i. W.	62 142	21 097	39 865	—	1 136	34,9
14. Stuhm	36 527	20 923	15 535	—	22	57,3
15. Thorn St.	46 227	30 505	14 889	—	658	66,7 } 55,7
16. Thorn L.	59 317	27 751	30 962	—	469	47,2 } 55,7
17. Tuchel	33 951	11 265	22 242	—	404	33,8

Quelle: Gemeindelexika: Danzig, Marienwerder 1912.

Die Provinz im ganzen betrachtet ergibt, daß die deutschsprechende Bevölkerung fast zwei Drittel ausmachte (65,1 %). Im einzelnen ist die Grenze nicht scharf zu ziehen, da Deutsche und Slawen nicht getrennt voneinander wohnen. Rein deutsch ist die ganze Weichselniederung ebenso auch das Land zwischen Graudenz und Marienwerder, so daß sich dort eine rein deutsche Verbindung vom Westen Deutschlands nach Ostpreußen ergibt, also von einer polnischen Brücke bis zum Meer nicht gesprochen werden kann. Von den 29 Kreisen Westpreußens hatten die Polen nur in 12 Kreisen eine Mehrheit, während in 17 Kreisen das deutsche Element überwog. Das wirtschaftlich stärkste Gebiet der Provinz, das Weichseltal und die östlichen Kreise, war von jeher in deutschen Händen. Hier hatten sich zur Ordenszeit die Deutschen angesiedelt. Naturgemäß weisen auch die Kreise mit polnischer Mehrheit eine geringere Bevölkerungsdichte auf als die übrigen. Auf 1 qkm wohnten 1910 in Westpreußen im Durchschnitt 66 Menschen, im Regierungsbezirk Danzig 93, im Marienwerderbezirk 54. Wenn man die Kreise im einzelnen durchgeht, sieht man, daß gerade in den slawischen Gegenden die Bevölkerungsdichte am geringsten ist (Pr. Stargard 62, Berent 45, Karthaus 50, Konitz 44 usw.)[1].

Die Stadtkreise sind sämtlich deutsch, Elbing zu 100 %, Danzig 97 %, Graudenz 86 % und Thorn 66 %.

In der Landwirtschaft fanden die meisten Polen Beschäftigung, während die Mehrzahl der Deutschen in den Städten wohnt. Trotzdem in 12 Kreisen Westpreußens die Polen in der Mehrzahl sind, war mit Ausnahme des Kreises Löbau, wo 51429 ha Landbesitz in polnischer Hand war, gegen 43136 ha in deutscher, in allen diesen Kreisen auch der deutsche Grundbesitz überlegen. So befanden sich, nach einer Erhebung am 21. Mai 1918, in den 12 Kreisen:[2])

Kreis	in deutschen Händen ha	in deutschen Händen %	in polnischen Händen
Putzig	37 485	66	19 430
Karthaus	72 743	52	66 995
Berent	74 027	70	45 256
Pr. Stargard	63 145	61	40 855
Löbau	43 136	45	51 429
Strasburg	58 100	57	43 504
Briesen	45 659	68	21 477
Thorn	63 973	76	19 137
Culm	58 380	80	14 191
Schwetz	126 640	77	37 268
Tuchel	54 940	65	28 991
Konitz	81 976	60	53 450

[1]) Pr. Statistik Bd. 234, S. 192ff. [2]) Entnommen aus amtl. Material der Westpreußen-Kommission für die Friedensverhandlungen.

Die überwiegende Stellung des Deutschtums zeigte sich am besten im Handel und Gewerbe und bei der Intelligenz in den freien Berufen.

So brachten z. B. an Gewerbesteuer auf im Handelskammerbezirk Graudenz:[1])

in Gewerbesteuerklasse	I	50	deutsche Firmen	64 900 M.
		5	polnische Firmen	2400 M.
„ „	II	67	deutsche Firmen	20 500 M.
		7	polnische Firmen	2000 M.
„ „	III u. IV	1564	deutsche Firmen	87 000 M.
		206	polnische Firmen	8000 M.
im Stadtkreis Thorn		275	deutsche Firmen	64 300 M.
		34	polnische Firmen	2700 M.

Im Handelskammerbezirk Elbing waren polnische Firmen überhaupt nicht vorhanden, und bei der Korporation der Kaufmannschaft in Danzig betrug der polnische Anteil vielleicht 1 %.

Von den in Westpreußen praktizierenden Ärzten waren ungefähr 440 deutscher und 60 polnischer Nationalität, von den Rechtsanwälten kommen 173 Deutsche auf 27 Polen[1]).

Auch die Entwicklung der Bevölkerung in der letzten Zeit zeigt kein günstiges Bild für Polen. Im Danziger Bezirk hatten die Polen absolut wie relativ ihre höchste Ziffer — 109553 — im Jahre 1890 gehabt, die sie weder 1900 noch 1910 wieder erreichen konnten. Bedeutungsvoll für die Entwicklung dieser Zahlen ist die Tatsache, daß in diesem Bezirk die Tätigkeit der Ansiedlungskommission nicht sehr zu spüren war im Vergleich zu den anderen Regierungsbezirken, auf die sie sich erstreckt. Besser war die Lage für die Polen im ehemaligen Regierungsbezirk Marienwerder. Hier war bis 1905 ein Rückgang des deutschen prozentualen Anteils und ein Anwachsen des polnischen zu bemerken. Es konnte also die Tätigkeit der Ansiedlungskommission während der ganzen Zeit ein dauerndes Zurückgehen der deutschen Zunahmequote nicht verhindern. Für Westpreußen im ganzen wurde dies letzte für die Deutschen ungünstige Ergebnis wieder ausgeglichen durch die starke Zunahme der Deutschen im Danziger Bezirk. Dadurch ergab sich eine absolute Zunahme der Deutschen und Polen bis zum Jahre 1905, während von 1905—1910 die Deutschen weiter vorrücken, die Polen aber zurückgehen[2]). Bemerkenswert ist das Einwirken der Tätig-

[1]) Entnommen aus amtlichem Material der Westpreußen-Kommission für Friedensverhandlungen.
[2]) Mitscherlich, Die Ausbreitung der Polen in Preußen, Leipzig 1913, S. 200.

keit der Ansiedlungskommission auf die Bevölkerungsentwicklung, weil die alliierten Mächte in ihrer Antwortnote die Ausbreitung des deutschen Elements mit der Begründung zu erklären versuchten, „die preußische Regierung habe die eingeborene Bevölkerung ihres Besitzes entsetzt und durch eine nach Sprache und Nationalität deutsche Bevölkerung ersetzt“[1]).

Bei der Nationalitätenfrage ist in Betracht zu ziehen, daß zu den Polen in allen Aufstellungen die Kassuben hinzugerechnet sind. Die kassubische Mundart ist der Sprache der Wenden in der Lausitz verwandt. Die Kassuben sind ein slawischer Volksstamm, der ohne enge Verbindung mit den Polen lange Jahrhunderte für sich gelebt hatte. Erst dadurch, daß das Hochpolnische die Kirchensprache der Kassuben wurde, sind beide Volksstämme einander näher gekommen. Die Sitten und Lebensgewohnheiten weisen aber heute noch viele Besonderheiten auf. Die Kassuben haben von jeher in friedlichem Verkehr mit ihren deutschen Nachbarn gestanden und sich an großpolnischen Aufständen gegen den preußischen Staat niemals beteiligt[2]).

Die kassubische Bevölkerung ist in den Kreisen Putzig, Neustadt und Karthaus vertreten und stößt dort an die Küste, die polnische Bevölkerung aber erreicht nirgends die See. Eine scharfe Scheidung zwischen der kassubischen und polnischen Bevölkerung ist nicht durchzuführen, so daß die polnischen Zahlen überall günstiger erscheinen. Trotz dieses Umstandes zeigt es sich aber, daß ein derartiges Überwiegen der polnischen Bevölkerung nicht vorliegt, das ein Übergehen des Selbstbestimmungsrechts rechtfertigen könnte.

Auf diese Stärke des deutschen Elements und die alte Zugehörigkeit Westpreußens zum deutschen Lande sich berufend, hatte die deutsche Regierung ihre Bereitwilligkeit erklärt: um Polen einen freien und sicheren Zugang zum Meer zu geben, die Häfen von Memel, Königsberg und Danzig zu Freihäfen auszugestalten und in diesen Häfen Polen weitgehende Rechte einzuräumen. Durch eine entsprechende Vereinbarung könnte dem polnischen Staatswesen jede Möglichkeit zur Errichtung und Benutzung der in Freihäfen erforderlichen Anlagen (Docks, Anlegestellen, Schuppen, Kais usw.) vertraglich gesichert werden. Auch ist die deutsche Regierung bereit, durch ein besonderes Abkommen mit dem polnischen Staat hinsichtlich der Benutzung der Eisenbahnen zwischen Polen u. a. Gebieten des ehemaligen russischen Reiches einerseits und den Häfen von Memel,

---

[1]) Antwort der alliierten und assoziierten Mächte. Ausgabe des Ausw. Amtes, Berlin 1919, S. 22.

[2]) Kaufmann, Das Verhältnis der Deutschen, Polen und Kassuben in Westpreußen und Danzig, Danzig 1919, S. 24ff.

Königsberg und Danzig andererseits jede erforderliche Sicherheit gegen Differenzierung in den Tarifen und der Art der Benutzung geben".

„Ferner würde die deutsche Regierung bereit sein, die von Polen, Litauen und Lettland durch Ost- und Westpreußen zur Ostsee führenden Wasserstraßen unter weitgehenden Sicherungen zur freien Benutzung und zum freien Durchgangsverkehr den Polen zur Verfügung zu stellen"[1].

Auf die Bemerkungen der deutschen Delegation hin, behaupteten die Alliierten[2], die Frage des deutschen Ostens nach zwei Grundsätzen zu behandeln[3].

Der eine wäre Wiederherstellung der polnischen Unabhängigkeit und der andere Rückgabe derjenigen Gebiete an Polen, die heute von einer unbestreitbar (indiscutablement) polnischen Bevölkerung bewohnt würden. Da aber der zweite Grundsatz sich für die deutschen Ostprovinzen nicht nachweisen ließ, wurde gesagt, diese Gebiete hätten bei der Teilung Polens eine polnische Majorität gehabt und nun wurde angeblich das Gesetz der historischen Gerechtigkeit (la loi de justice historique) zur Anwendung gebracht. Für Danzig wurde das Überwiegen der deutschen Bevölkerung zugegeben und daher eine Freistadt geschaffen, in der aber die Verwaltung und Entwicklung des Hafens in die Hände Polens gegeben wurde. Die von deutscher Seite vorgeschlagene Mitbenutzung der Ostseehäfen wurde nicht angenommen. Das neue Polenreich sollte bis zur Ostsee reichen, „wenn auch nur in geringer Ausdehnung".

Auch mit ihrer Berufung auf das Gesetz der historischen Gerechtigkeit, von dem in Wilsons Programm nicht die Rede war, konnten die Alliierten die Wegnahme Westpreußens nicht begründen. Die Zugehörigkeit Westpreußen und Danzigs zu Polen hat nur 200 Jahre gedauert. Als der deutsche Orden nach der Tannenberger Schlacht seine Willkürherrschaft in Westpreußen fortsetzte und verschärfte, trat der preußische Bund, der sich aus dem Adel und einigen Städten des Landes gebildet hatte, an den König von Polen heran und ging mit Polen eine staatsrechtliche Verbindung ein, die Westpreußen - Selbständigkeit und Unantastbarkeit seiner Organe verbürgte. Nur Westpreußen durften im Lande Beamte sein, die Stände mit dem König verwalteten in deutscher Sprache das Land, Steuern durften für politische Aufgaben der Krone Polen nicht erhoben werden. In der späteren Zeit bemühten sich die

---

[1]) Materialien, betreffend die Friedensverhandlungen, Berlin 1919, III. Teil, S. 40.

[2]) Antwort der Alliierten a. a. O. S. 21—23, 26.

[3]) Die Regelung der deutschen Ostgrenzen ist anscheinend lediglich dem französischen Einfluß in Versailles zuzuschreiben, Lloyd George war nicht dafür. Keynes, The Economic consequences of the peace, London 1919, S. 77, 272.

Polen, das deutsche Westpreußen ganz seiner Freiheit zu berauben und Polen einzuverleiben. In dem Lubliner Dekret vom Jahre 1569 hob der Polenkönig Sigismund August die Personalunion mit Preußen auf. Der alte Vertrag wurde gebrochen, Westpreußen war eine polnische Provinz, Danzig eine polnische Stadt geworden. 1772 fiel es bei der Teilung Polens an Preußen.

Selbst wenn die historischen Tatsachen dem nicht entgegenstünden, könnte das Zusammenwerfen aller polnisch sprechenden Gebiete zu einem Staat vom Standpunkt des Nationalitätsprinzips, d. h. der Forderung, daß jede Nationalität in ihrer Gesamtheit auch politisch in einem Staate geeint sei[1]), nicht gebilligt werden. Dieses Prinzip hat im Gegensatz zu früheren Zeiten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und im Anfang des 20. Jahrhunderts starke Fortschritte gemacht, eine Bewegung, die durch den Ausgang des Krieges sehr beschleunigt wurde. Die Schaffung eines polnischen Staates war auch vom Nationalitätsprinzip aus zu verlangen. Daß aber hierbei fast ausschließlich vom historischen Gesichtspunkt aus vorgegangen wurde, dürfte das staatsbildende Moment des Nationalitätsprinzips herabmindern. Eine Nation hat ihren Bildungsprozeß erst dann vollzogen und den Anspruch erlangt, als Staat zu bestehen, wenn bei Vorhandensein einer gemeinsamen Sprache die Nation sich ihrer Eigenart, ihrer Zusammengehörigkeit im Innern und ihrer Abgegrenztheit nach außen hin bewußt wird[2]). Abgesehen von einigen großpolnischen Nationalisten hat in Westpreußen wohl nur ein kleiner Teil der polnisch sprechenden Bevölkerung die Vereinigung aller polnischen Gebiete unter Führung Warschaus verlangt.

Einige unbedeutende Änderungen in der Grenzziehung waren das einzige, was die Alliierten in dieser Frage zugestanden, so daß nun im nördlichen Teil die Grenze zwischen Polen und Pommern, etwa der alten Grenze Westpreußen, Pommern entspricht. Die folgende Übersicht zeigt, wie die Bevölkerung nach Muttersprache in den endgültig an Polen gekommenen Teilen Westpreußens, Pommerns und Ostpreußens sich zusammensetzt.

Dazu ist noch zu bemerken, daß zu den Polen, Masuren und Kassuben auch die Personen gerechnet sind, die deutsch und polnisch oder deutsch und eine andere Sprache als Muttersprache angegeben hatten. Wenn man die Hälfte der doppelsprachigen Bevölkerung zur deutschen Sprache zählen würde, würde sich ein noch günstigerer Beweis ergeben für die

---

[1]) Laun, Das Nationalitätsprinzip in seinem Einfluß auf die Staatsbildung im Handbuch der Politik, 3. Aufl. 1920, Bd. I, S. 59.
[2]) Kjellén, Der Staat als Lebensform, Leipzig 1917, S. 124.

Unrichtigkeit der Behauptung der Alliierten, daß die polnische Bevölkerung bis an die Küste heran die Majorität besitze[1]).

(Siehe nebenstehende Tabelle 2.)

Das Inkrafttreten des Friedensvertrages — nach Artikel 440 sollte es erfolgen mit der Errichtung des ersten Protokolls über die Niederlegung der Ratifikationsurkunden von Deutschland einerseits und von drei der alliierten und assoziierten Hauptmächte andererseits — veranlaßte Sonderverhandlungen zwischen Deutschland und Polen über die Räumung der Abtretungsgebiete und die Übergabe der Verwaltung in denselben deren Ergebnis ein in Berlin am 25. November 1919 abgeschlossenes Abkommen[2]) war, in dem die Einzelheiten der Räumung und Übergabe festgelegt waren.

Die wichtigsten Bestimmungen über die militärische Räumung waren folgende: der polnische Vormarsch beginnt am 7. Tage nach Niederlegung des Protokolls über die Ratifikation des Friedensvertrages in Paris. Die Räumung sollte in einzelnen Zonen erfolgen, so daß bis zum 19. Räumungstag das ganze Gebiet bis zur Ostsee in polnischen Händen sein sollte. Genaue Bestimmungen sorgten dafür, daß ein Berühren der deutschen und polnischen Truppen nicht erfolgen konnte. Auch waren Sicherheitsmaßregeln getroffen zum Schutz des Privateigentums und der öffentlichen Ordnung während der zwischen Räumung und Besetzung liegenden Zeit. Gleichzeitig mit der militärischen Räumung sollte die Übergabe der Zivilverwaltung erfolgen. Zu diesem Zweck waren Sonderkommissare von beiden Seiten vorgesehen, die die Übergabe durchzuführen hatten. Von deutscher Seite waren es die Landräte für die Kreise und der Regierungspräsident für den Bezirk Danzig, sowie der stellvertretende Regierungspräsident für den Marienwerder Bezirk. Ihre Aufgabe war eine doppelte: die Übergabe der Behörden und des Staatseigentums sowie die Abwicklung der bisherigen deutschen Verwaltung und ihre Überleitung in die neuen Verhältnisse. Einzelheiten bestimmten, wie auftretende Meinungsverschiedenheiten zwischen den Kommissaren zu erledigen waren.

Insbesondere sollten von den Überleitungskommissaren erledigt werden:

1. die Aufgaben, die ihnen durch den am 9. November 1919 unterzeichneten deutsch-polnischen Vertrag über die vorläufige Regelung der Beamtenfragen[3]) zugewiesen waren,

---

[1]) Antwort der Alliierten a. a. O. S. 98.

[2]) Die aus Anlaß des Inkrafttretens des Friedensvertrages in Paris getroffenen Vereinbarungen, S. 46ff.

[3]) RGBl. 1920, S. 77.

Tabelle 2. Die nach Fr. V. Art. 87 unmittelbar an Polen fallenden Gebietsteile

	Flächeninhalt ha	Bewohnerzahl	Muttersprache Deutsch	Muttersprache Polnisch, Kassubisch Masurisch
A. von Westpreußen				
1. Kreis Putzig	58 225	26 548	7 970	18 561
2. Vom Kreis Neustadt	82 254	46 533	17 721	28 836
3. „ „ Danziger Höhe .	5 572	3 189	949	2 209
4. „ „ Karthaus	127 420	63 604	13 339	50 058
5 „ „ Berent	117 868	53 058	20 966	32 194
6. „ „ Dirschau	36 087	37 045	22 800	14 226
7. Pr.-Stargard	105 501	65 427	17 165	48 240
8. „ Konitz	141 717	63 723	28 032	35 667
9. Vom Kreise Schlochau . . .	14 664	7 860	7 573	287
10. Kreis Tuchel	85 778	33 951	11 265	22 656
11. „ Marienwerder links der Weichsel	39 993	26 994	5 231	21 760
12. Kreis Schwetz	166 983	89 712	42 233	47 455
13. Vom Kreis Flatow	131 206	61 549	43 913	17 609
14. Stadtkreis Graudenz	1 986	40 325	34 193	6 055
15. Landkreis Graudenz	78 007	48 818	28 755	20 022
16. Kreis Löbau	97 111	59 037	12 119	46 903
17. „ Culm	72 552	50 089	23 345	26 699
18. Stadtkreis Thorn	3 552	56 295	30 525	15 564
19. Landkreis Thorn	88 440	59 317	27 751	31 435
20. Kreis Briesen	70 761	49 508	24 007	25 482
21. „ Strasburg	108 101	62 142	21 097	41 004
B. Von Pommern				
Vom Kreis Lauenburg	31 524	8 339	6 019	2 320
C. Von Ostpreußen				
Vom Kreis Neidenburg	60 312	25 696	8 519	17 145
	1 783 491	1 027 669	453 447	572 417

Die Freistadt Danzig

	Flächeninhalt ha	Bewohner	Deutsch	Polnisch, Kassubisch
1. Stadtkreis Danzig	3 667	170 337	164 343	5 481
2. Vom Kreis Danziger Höhe . . .	36 675	50 317	46 448	3 830
3. „ „ Nieder	46 976	35 330	34 993	308
4. Kreis Marienburg zwischen Nogat und Weichsel	53 773	33 729	32 817	905
5. Kreis Elbing westl. d. Nogat. . .	17 261	9 956	9 938	16
6. Vom Kreis Dirschau	10 612	5 678	5 065	612
7. „ „ Berent	6 130	2 918	2 826	92
8. „ „ Karthaus	12 122	6 387	5 880	507
9. „ „ Neustadt	2 962	15 087	13 211	1 854
	193 363	329 749	315 521	13 697

Zusammengestellt nach Gemeindelexika: Danzig, Marienwerder 1912.

2. die Auseinandersetzung wegen des endgültig an Polen fallenden Staatseigentums,
3. die finanzielle Abrechnung der staatlichen Einnahmen und Ausgaben in den Abtretungsgebieten.

Ein Zusatzabkommen zu diesem Vertrag, am 8. Januar 1920 in Paris unterzeichnet[1]), gab noch besondere Erläuterungen zu den einzelnen Vertragspunkten, die eine mögliche Kollision mit den Bestimmungen des Friedensvertrages verhindern sollten.

Abgesehen von einer Verschiebung um acht Tage vollzog sich die Räumung und Abgabe des Gebiets an Polen in der vorgesehenen Weise.

Für das Gebiet der Freistadt Danzig, das zur Verbreiterung des Korridors beiträgt, war die Frage des Wechsels der Staatshoheit insofern von Bedeutung, weil im Völkerrecht von verschiedenen Vertretern[2]) behauptet wird, der Gebietsabtretungsvertrag allein genüge zu diesem Wechsel nicht, es müsse als weiteres Moment noch hinzutreten, daß der erwerbende Staat — in diesem Falle die alliierten und assoziierten Hauptmächte — in dem abgetretenen Landesteil auch tatsächlich von der Staatsgewalt Besitz ergreift, während die entgegengesetzte Meinung[3]) den Vertrag als solchen genügen läßt, weil die Auswechslung der Vertragsinstrumente eine Investitur im Sinne des deutschen Rechts bildet[4]). Die Streitfrage wurde dadurch geklärt, daß ein Vertrag zwischen dem Deutschen Reich und den alliierten Hauptmächten in Paris vom 9. Januar 1920[5]) im Artikel 1 bestimmt wird, durch das Inkrafttreten gehe die Staatshoheit tatsächlich an die alliierten und assoziierten Hauptmächte über. Bis zur Übergabe an den Oberkommissar Tower wurde die Staatsgewalt für die Hauptmächte ausgeübt von dem höchsten deutschen Beamten, dem ehemaligen Regierungspräsidenten.

2. Die rechtliche Bedeutung des Notenwechsels zwischen dem Deutschen Reich und den Vereinigten Staaten von Amerika.

Die Beantwortung der Frage, welche rechtliche Bedeutung dem Notenwechsel zwischen der deutschen und der amerikanischen Regierung

[1]) Die aus Anlaß des Inkrafttretens a. a. O.

[2]) Bluntschli, Das moderne Völkerrecht, Nördlingen 1868, Art. 286.

[3]) Rivier, Principes du droit des gens, Paris 1896, I, 202.

[4]) Heffter-Geffcken, Das europäische Völkerrecht, Berlin 1888, S. 155. Nys, Le droit international, 2. Aufl. Brüssel 1912, II, 16. Ullmann, Völkerrecht, 2. Aufl. Tübingen 1908, S. 317. Oppenheim, International law, 2. Aufl. London 1912, I, S. 288.

[5]) Übereinkommen betr. Abtretung der Gebiete von Danzig und Memel. In Vereinbarungen aus Anlaß a. a. O.

im Oktober-November 1918 beizumessen ist, ist von der weitestgehenden Tragweite. Kommt man zu dem Ergebnis, daß es sich lediglich um Formalitäten handelt und wird daher jede rechtliche Wirkung verneint, so ist gegen den Friedensvertrag mit seinen drückenden Bestimmungen, die vielfach im Gegensatz zu den von Wilson aufgestellten Punkten stehen, vom juristischen Standpunkte aus nichts zu sagen.

Daraus, daß auf den Staat, der als Unterlegener aus dem Krieg hervorgeht, im Friedensvertrag ein Zwang zur Unterzeichnung ausgeübt wird, kann eine Ungültigkeit oder Anfechtbarkeit nicht abgeleitet werden. Jeder Friedensvertrag wird mehr oder weniger auf den besiegten Staat einen Druck ausüben insofern, als bei Unstimmigkeiten die Meinung des Siegers entscheidet[1]). Der Staat, der einen anderen durch die Drohung, er werde mit schärferen Maßregeln gegen ihn vorgehen, zum Abschluß eines völkerrechtlichen Vertrages zwingt, handelt nicht widerrechtlich, sondern als Rechtsorgan[2]). Auch die Drohung der Entente[3]), die von Deutschland eine bedingungslose Annahme der Friedensbedingungen verlangte, ist an sich als etwas völkerrechtlich Zulässiges zu beurteilen.

Etwas anderes ist es, wenn der Notenwechsel eine vertragsmäßige Vereinbarung geworden ist. Der Friedensvertrag selbst ist ja infolge der Unterschrift durch die deutschen Beauftragten rechtsverbindlich für Deutschland geworden, aber Revisionsforderungen sind insoweit begründet, als der Vertrag von der gemeinsamen Basis der Wilsonpunkte abweicht.

Unter den Versuchen, den Krieg zu beenden, spielten in seinem letzten Drittel die Reden führender Staatsmänner von den Tribünen ihrer Parlamente herab eine große Rolle. Die Reden Wilsons waren teils Erörterungen über die Kriegsziele, gerichtet an die Zentralmächte, zum Teil bildeten sie auch, wie die Ansprache an den Kongreß vom 11. Februar 1918 eine Entgegnung auf die Auslassungen des deutschen Reichskanzlers und des österreich-ungarischen Außenministers zu der Januarrede. Aber immerhin sind sämtliche Erwägungen über die Kriegsziele zur Zeit, als sie gehalten wurden, nur insofern von Bedeutung, als es sich um Meinungsäußerungen führender Staatsmänner handelt. Einige seiner Reden hatte

---

[1]) Übereinstimmend die Literatur. v. Liszt, Völkerrecht, 10. Aufl. Berlin 1915, S. 178. Bonfils, Lehrbuch des Völkerrechts, übersetzt von Grah, Berlin 1904. Geffcken bei Heffter § 85. Ullmann a. a. O. S. 262. Bluntschli a. a. O. S. 233. v. Martens-Bergbohm, Völkerrecht, Berlin 1885—86, I, S. 404. Oppenheim a. a. O. I, S. 547.

[2]) Grosch, Der Zwang im Völkerrecht, Breslau 1912, S. 93. Anfechtbar sind derartige Verträge nur wegen eines auf den Unterhandlungsbevollmächtigten ausgeübten Zwanges. So von Liszt a. a. O. S. 178. Bluntschli a. a. O. S. 234. Bonfils a. a. O. S. 431. Calvo, Le droit international, III, S. 401.

[3]) Antwort der Alliierten a. a. O. S. 103. Materialien betr. die Friedensverhandlungen IX, S. 32.

Wilson nicht einmal vor dem Parlament gehalten, sondern bei Gelegenheiten, die keinen offiziellen Charakter trugen, wie bei der Reklame für die dritte und vierte Freiheitsanleihe in Baltimore und in der Metropolitan-Opera in New York, sowie die Ansprache an das diplomatische Korps am 4. Juli 1918, dem amerikanischen Freiheitstag[1]). Bedeutsam werden die Reden in dem Augenblick, in dem Deutschland durch seine Note vom 4. Oktober 1918 das „Wilson-Programm" als Grundlage für die Friedensverhandlungen annimmt. Dadurch hatte sich Deutschland auf die Wilsonpunkte verpflichtet, aber immerhin blieb noch die Möglichkeit für die Alliierten weitergehende Grundlagen in den Friedensverhandlungen aufzustellen und die Wilsonpunkte nur für die Festlegung bestimmter Einzelfragen anzuerkennen. Das ist aber verhindert worden. In der Note vom 8. Oktober fragte Wilson bei dem deutschen Reichskanzler an: Meint der Herr Reichskanzler, daß die kaiserlich-deutsche Regierung die Bedingungen, die vom Präsidenten in seiner Botschaft an den Kongreß der Vereinigten Staaten vom 8. Januar und in den folgenden Botschaften niedergelegt worden sind, annimmt und daß ihr Zweck beim Eintritt in die Diskussion nur der sein würde, sich über die praktischen Einzelheiten ihrer Anwendung zu verständigen?[2])

Darauf sagte die deutsche Antwort vom 12. Oktober in ihrer Einleitung folgendes: Die deutsche Regierung hat die Sätze angenommen, die Präsident Wilson in seiner Ansprache vom 8. Januar 1918 und in seinen späteren Ansprachen als Grundlagen eines dauernden Rechtsfriedens niedergelegt hat. Der Zweck der einzuleitenden Besprechungen wäre also lediglich der, sich über die praktischen Einzelheiten ihrer Anwendung zu verständigen[3]).

Eine Bindung lag somit vor zwischen Deutschland und Amerika, die zu einer allgemeinen wurde durch die letzte Note Lansings, nach der die verbündeten Regierungen ihre Bereitschaft erklären, nach sorgfältiger Erwägung des Schriftwechsels zwischen dem Präsidenten der Vereinigten Staaten und der deutschen Regierung, auf Grund des Wilsonprogramms mit der Regierung Deutschlands Frieden zu schließen[4]). Diese Worte und die Tatsache, daß die Alliierten in der Frage der Freiheit der Meere Einschränkungen machten, lassen erkennen, daß beide Teile — Deutschland und die gegnerischen Mächte — sich geeinigt hatten, einen

[1]) Der Friedensgedanke a. a. O. S. 66, 72, 78. Kraus, Die Wilsonpunkte S. 4.
[2]) Vorgeschichte a. a. O. S. 64.
[3]) Vorgeschichte a. a. O. S. 81.
[4]) Materialien, betr. Friedensverhandlungen I, S. 5.

Frieden abzuschließen auf der Grundlage des Wilsonprogramms und eine Erweiterung desselben ausdrücklich ausgeschlossen war[1]).

Jeder wichtige Staatsvertrag erfordert zu seiner völkerrechtlichen Gültigkeit zwei Voraussetzungen: Abschluß durch dazu bevollmächtigte Personen und Ratifikation. Die Frage, wer zum Abschluß solcher, die Staaten verpflichtenden Verträge berechtigt ist, richtet sich nach der Verfassung des betreffenden Landes. Im allgemeinen steht dies Recht dem Staatshaupt zu, das sich bei den Verhandlungen durch Bevollmächtigte vertreten lassen kann.

Damit nun so abgeschlossene Verträge auch ihre Verbindlichkeit für den Staat erlangen, ist es erforderlich, daß sie vom Staatshaupt, wenn es nicht selbst abgeschlossen hat, in feierlicher Form genehmigt werden (Ratifikation).

Daß zur Gültigkeit eines Vertrages eine solche Ratifikation erforderlich ist und bei ihrem Fehlen von einer Bindung der Staaten nicht die Rede sein kann, ist in der Literatur nicht allgemein anerkannt. Während die älteren Publizisten (Grotius), der Ansicht waren, eine Ratifikation sei nicht erforderlich, wenn die Verhandlungsbeauftragten im Rahmen ihrer Vollmacht gehandelt hätten, findet man in der neueren Literatur verschiedene Ansichten. Ein Teil nimmt an, eine Rechtspflicht zur Ratifikation ist nicht erforderlich, es handele sich um eine im Laufe des 19. Jahrhunderts entstandene Gewohnheit, die Ratifikation vorzunehmen[2]). Eine solche sei nur erforderlich, wenn ausdrücklich vorbehalten[3]). Demgegenüber verlangen andere Völkerrechtslehrer die Ratifikation als begriffsnotwendiges Erfordernis der Gültigkeit des betreffenden Vertrages[4]). Mit Recht betonen sie, daß die Verhandlungen, soweit sie nicht von den Inhabern der Souveränität abgeschlossen werden, lediglich den Charakter eines Vertragsentwurfs haben. Da aber derartige Verträge meist über wichtige Angelegenheiten der Staaten entscheiden, so muß das Recht zum Abschluß tatsächlich dem Inhaber der Souveränität vorbehalten bleiben.

Daß das Recht zur Ratifikation in einem bestimmten Fall anderen

---

[1]) Keynes a. a. O. S. 58. This wise and magnanimous program had become part of a solemn contract to which all the Great Powers of the world had put their signature.

[2]) Von Liszt a. a. O. S. 180, Oppenheim a. a. O. I, S. 553, Fleischmann, Art. Staatsverträge in v. Stengels Wörterbuch, 2. Aufl. Tübingen 1914. v. Bulmerincq, Art. Ratifikation in v. Holtzendorffs Rechtslexikon.

[3]) Heffter-Geffcken a. a. O. § 87.

[4]) v. Martens-Bergbohm a. a. O. I, S. 397. Bonfils a. a. O. S. 431. Wegmann, Die Ratifikation von Staatsverträgen, Berlin 1892, S. 11. Nys a. a. O. II, S. 507. Ullmann a. a. O. S. 264. Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reichs, 5. Aufl. Tübingen 1911, Bd. II, S. 156.

Personen übertragen werden kann, schließt diese Tatsache nicht aus. So liegt in den Vollmachten der militärischen Befehlshaber während des Krieges das Recht, Waffenstillstandsverträge abzuschließen, Präliminarverträge einzugehen, ja sogar letztere zur Ausführung zu bringen, ohne daß erst die Ratifikation des betreffenden Staatshauptes erforderlich wäre[1]). Auch können einzelne Behörden innerhalb ihrer Kompetenz selbständig abschließen[2]), und auch sonstigen Personen kann unter Umständen die Möglichkeit gegeben werden, bestimmte Fragen selbständig durch Verträge rechtsgültig zu regeln. Falsch ist es, wenn Nys behauptet, die Befugnis zum Abschluß könne nicht übertragen werden, weil unter der Herrschaft der völkerrechtlichen Vertragstheorien eine Übertragung der Gewalten nicht möglich wäre[3]). In diesem Fall handelt es sich gar nicht um eine Übertragung dieses Souveränitätsrechts, lediglich zur Ausübung desselben wird eine andere Person beauftragt und ermächtigt[4]). Man muß die rechtliche Zulässigkeit dieser Maßnahme schon aus dem Grunde anerkennen, weil Staatshäupter tatsächlich oft gar nicht in der Lage sind, alle ihnen zustehenden Souveränitätsrechte auch persönlich ausüben zu können.

Was die Form anbetrifft, so ist die formelle Ratifikation in den Vordergrund zu stellen, als die in der Praxis am meisten übliche. Daneben wird aber allgemein eine solche durch konkludente Handlungen anerkannt[5]), wenn der Staat die Ausführung ohne ausdrückliche Ratifikation vornimmt. Allerdings genügt ein einfaches Stillschweigen nicht, weil ja dann alle Verträge als ratifiziert gelten würden, in denen der Souverän seine Nichtgenehmigung nicht ausdrücklich zu erkennen gegeben hat. Das Stillschweigen des Staatshauptes bedeutet in diesem Fall Erklärung seiner Passivität und der Satz des Privatrechts ist nicht anwendbar: qui tacet, consentire videtur, ubi loqui potuisset et debuisset.

Der Notenwechsel hat nun eine ausdrückliche Ratifikation durch den deutschen Kaiser nicht erfahren. Ebenso kann man wohl nicht folgern, eine Ratifikation wäre nicht erforderlich gewesen, weil der deutsche Staatssekretär zum Abschluß des Vertrages ermächtigt gewesen wäre, noch dazu, wo es sich hier um wichtige Lebensfragen des deutschen Volkes handelte. Wenn man aber den Notenwechsel im ganzen betrachtet, sieht man, daß

---

[1]) Vgl. dazu v. Martens-Bergbohm a. a. O. I, S. 397. Wegmann a. a. O. S. 13. Ullmann a. a. O. S. 266.
[2]) Näheres bei Laband a. a. O. II, S. 154.
[3]) Nys a. a. O. II, S. 509.
[4]) Derselben Ansicht auch Fleischmann, Staatsverträge a. a. O.
[5]) Wegmann a. a. O. S. 19. Ullmann a. a. O. S. 266. Oppenheim a. a. O. I, § 515.

die deutsche Regierung schon während der Verhandlungen weitgehend auf die Wünsche und Forderungen Wilsons einging und so eine Ratifikation durch ihr tatsächliches Verhalten vornahm. Dabei ist aber von Bedeutung, daß alle diese Schritte von der deutschen Regierung unternommen wurden in dem Bewußtsein, die Grundlage für spätere Verhandlungen sei das Wilsonprogramm. War doch noch dazu der Meinungsaustausch über die Auslegung desselben bereits in den Noten vom 8. und 10. Oktober erfolgt. In dem Glauben an die Rechtsverbindlichkeit der Verhandlungsgrundlage war die deutsche Regierung nach Aufhebung des wirkungsvollen Mittels des U-Bootkrieges in der Räumungsfrage der besetzten Gebiete entgegengekommen und nahm sogar eine Umgestaltung seiner Verfassung in wesentlichen Punkten vor, wodurch die Rechte des Kaisers beschnitten und eine parlamentarische Regierung gebildet wurde, die des Vertrauens des Reichstages bedurfte[1]). Auch betonte die Wilsonsche Note vom 23. Oktober ausdrücklich, Deutschland könne durch die Annahme der Waffenstillstandsbedingungen den besten konkreten Beweis erbringen, daß es die Bedingungen und Grundsätze des Friedens annimmt[2]). Das alles ist ein Zeichen, daß die deutsche Regierung und der deutsche Kaiser den Vertrag auf Grundlage der Wilsonpunkte billigten[3]), somit also die Wilsonpunkte zu einem Vertrag geworden sind zwischen Deutschland und den gegnerischen Mächten, zu einem Vertrag, der völkerrechtliche Gültigkeit erlangt hatte.

Derartige völkerrechtliche Vereinbarungen sind in verschiedener Form denkbar: als Punktation, pactum de contrahendo und Präliminarvertrag; über ihre Abgrenzung gegeneinander, besonders der beiden letzten, herrschen in der Literatur verschiedene Ansichten. Indes lassen sie sich begrifflich so bestimmen, daß eine Unterscheidung ermöglicht wird.

Punktationen sind lediglich Verhandlungen über einzelne Punkte eines künftigen Vertrages, ohne daß dadurch die Verpflichtung eingegangen wird, den Vertrag zu schließen. Daß derartige Punktationen nicht rechtsverbindlich sind, wird in der Literatur allgemein anerkannt. Die Feststellung der Punkte, auf die man sich bei Verhandlungen geeinigt hat, kann keinen anderen Zweck haben als den eines Hilfsmittels, ohne obligatorischen Charakter, schreibt Rivier[4]).

---

[1]) Vorgeschichte a. a. O. S. 81, 133.
[2]) Vorgeschichte a. a. O. S. 141.
[3]) Auch der Reichstag hatte seine ausdrückliche Zustimmung zu den Friedensverhandlungen auf Grund des Wilsonprogramms gegeben. Vgl. Reichstagsverhandlungen Bd. 314, S. 6150.
[4]) Rivier a. a. O. II, S. 69. Vgl. auch Oppenheim a. a. O. I, S. 564. Heffter-Geffcken a. a. O. § 86.

Der Begriff des Pactum de contrahendo ist nicht so geklärt, weil er vielfach unter den Oberbegriff des Präliminarvertrages gebracht wird. Richtig ist das aus dem Grunde, weil er nur ein vorläufiger Vertrag ist und erst durch den definitiven ersetzt wird, genau wie der Präliminarvertrag[1]). Bei einem pactum de contrahendo handelt es sich darum, daß die Grundlagen eines künftigen Vertrages festgelegt werden mit der Verpflichtung, einen dementsprechenden Kontrakt zu schließen. Seine Abgrenzung gegenüber der Punktation liegt darin, daß hier eine Verpflichtung vorliegt, die betreffenden Punkte in einem Vertrag festzulegen, während das bei der letzteren nicht der Fall ist. Infolgedessen finden die Regeln über Legitimation der Bevollmächtigten und Ratifikation aus dem Gebiet der völkerrechtlichen Verträge entsprechende Anwendung auf die pacta de contrahendo[2]).

Die dritte Art, die Präliminarverträge, bilden gewissermaßen eine Steigerung gegenüber den pactis de contrahendo, insofern als hier nicht nur die Grundzüge, sondern bereits der ganze Vertragsinhalt niedergelegt ist und dem definitiven Vertrag nur noch eine Ergänzung in den Einzelheiten vorbehalten bleibt.

Es wird natürlich vorkommen, daß Verträge sowohl zu den pactis de contrahendo als auch zu den Präliminarien gerechnet werden können. In diesem Falle ist es Tatfrage, wofür die Entscheidung getroffen wird.

Die bekannteste Form des Präliminarvertrages ist der Präliminarfriedensvertrag und die Geschichte kennt eine ganze Anzahl solcher Präliminarien. Die bekanntesten aus der neueren Zeit sind die Verträge zu Villa Franka 12. Juli 1859, von Nikolsburg 26. Juli 1866, von Versailles 26. Februar 1871[3]).

Die Form der Friedenspräliminarien ist aus dem Grunde sehr beliebt, weil nach einem Kriegsende der beiderseitige Wunsch nach Herstellung geordneter Beziehungen auf diese Art am schnellsten verwirklicht wird, die Feststellung des eigentlichen Vertrages aber in kontradiktorischen Verhandlungen oft lange Zeit erfordert.

Auf den Notenwechsel angewandt, kommen wir zu dem Ergebnis, daß die Punktationen ausschalten, weil die Verpflichtung festgelegt war,

---

[1]) Rivier a. a. O. II, S. 69. v. Martitz, Präliminarien, Art. in v. Holtzendorffs Rechtslexikon.

[2]) Vgl. dazu v. Martitz, Präliminarien a. a. O. A. A. Rivier a. a. O. II, S. 446, der p. d. c. als Vorbereitungsverträge hinstellt und die Regeln aus dem Vertragsrecht nicht anwenden will.

[3]) Coleman Phillipson, Termination of war, London 1916, S. 95 gibt eine ausführliche Zusammenstellung.

den Vertrag abzuschließen. Aber auch als Präliminarfriedensvertrag ist er nicht anzusehen. Wenn man den Präzedenzfall aus der deutschen Geschichte, den Versailler Präliminarfrieden vom Jahre 1871 heranzieht und seinen Inhalt mit dem des Wilsonprogramms vergleicht, sieht man, daß der Inhalt des ersteren ganz anders gestaltet war. In den einzelnen Artikeln des Vertrages[1]) sind bereits alle Einzelheiten in großen Zügen festgelegt: die Abtretung von Elsaß-Lothringen, die Höhe der Kriegsentschädigung und deren Zahlungstermine, die Räumung des besetzten Gebietes, die Stellung der Bewohner in dem abgetretenen Gebiet und verschiedene andere Punkte. Für den definitiven Frieden blieb in der Hauptsache übrig, diese Punkte näher auszugestalten: eine genauere Grenzfestsetzung, Zahlungsmodalitäten für die Fünfmilliardenschuld u. a. m.

Weiter ist zu beachten, daß es in der Präambel des Frankfurter Friedens heißt, die Bevollmächtigten „sind übereingekommen, den Präliminarfriedensvertrag vom 26. Februar mit den durch die nachfolgenden Bestimmungen vorzunehmenden Abänderungen in einen endgültigen Friedensvertrag zu verwandeln". In der Präambel des Versailler Friedens von 1919 dagegen ist nicht auf das Wilsonprogramm verwiesen, sondern es heißt nach Aufzählung der beiderseitigen Parteien „in Anbetracht, daß auf den Antrag der kaiserlich deutschen Regierung am 11. November 1918 Deutschland von den alliierten und assoziierten Hauptmächten ein Waffenstillstand mit dem Ziel demnächstigen Friedensschlusses bewilligt worden ist . . . . ."

Auch der Gang der Ereignisse spricht gegen die Auffassung des Wilsonprogramms als eines Präliminarvertrages. Bereits in dem Waffenstillstandsvertrag heißt es in Art. X, daß die Rückführung der deutschen Kriegsgefangenen bei Abschluß eines Präliminarfriedens geregelt wird[2]).

In der deutschen Note vom 11. November 1918 wird Wilson gebeten, den Abschluß eines Präliminarfriedens herbeizuführen; die Einladung, deutsche Delegierte nach Versailles zu schicken „um den Text der Friedenspräliminarien in Empfang zu nehmen". Die deutsche Antwort darauf und die Rede des Grafen Brockdorff-Rantzau bei der Überreichung der Bedingungen: die deutsche Bereitwilligkeit „den Vorfrieden zu prüfen".

Wohl aber stellt sich der Notenwechsel dar als ein pactum de contrahendo, die Verpflichtung auf Grundlage des Wilsonprogramms einen Frieden zu schließen und zwar dergestalt, daß dieses die ausschließliche Basis sein sollte. Jede Abweichung von derselben bedeutet also einen Rechts-

---

[1]) RGBl. 1871, S. 215.
[2]) Deutsche Allgem. Zeitung 1918, Nr. 584.

bruch, was auch die deutsche Regierung in ihren Noten vor der Unterzeichnung betont hat.

3. Das Durchgangsrecht des Artikel 89 Fr. V. als Staatsservitut.

Die größte Bedeutung des polnischen Korridors für Deutschland liegt, abgesehen von dem unmittelbaren Verlust deutschen Landes, in der Trennung Ostpreußens vom Reich. Dadurch tritt auch gewissermaßen eine Rückentwicklung in die frühere Zeit ein, eine Zeit, als Preußen noch nicht ein einheitliches Staatsgebiet bildete. Vom geopolitischen Standpunkt aus widerspricht eine derartige Gebietsregelung dem Grundsatz von der zweckmäßigsten Gestalt des Staatsgebietes, der geschlossenen Form. Bei einer solchen Zersplitterung muß die Politik des betroffenen Staates darauf hinausgehen, die Teile wieder zu einem Ganzen zusammenzufügen[1]).

Alle Bemühungen der deutschen Regierung, diese Trennung zu verhindern, waren vergeblich gewesen. Für die Alliierten war der Zugang zur See für Polen von ungleich größerer Bedeutung, als der Zusammenhang Ostpreußens mit dem übrigen Deutschland. Zu seiner Herstellung sollte der Vorwand einer Rückgabe geraubten Gebiets an Polen über eine unsichere Volksbefragung hinwegtäuschen.

Um die Verbindung der beiden getrennten deutschen Gebiete sicherzustellen, wurde in den Friedensbedingungen der Weg eingeschlagen, der von Rechts wegen für den polnischen Zugang zur See hätte angewendet werden müssen: die Zusicherung der ungehinderten Verbindung Ostpreußens mit dem Reich.

Von Interesse ist es in diesem Zusammenhang, wie die Frage des Zugangs zur See, auf den nach der Wilsonschen Auslassung (S. 33) jedes Volk ein Anrecht hat, in dem Friedensvertrag von Saint Germain gelöst ist.

Die Republik Österreich war nach dem Auseinanderfallen der österreich-ungarischen Monarchie durch die sich neubildenden Nationalitätenstaaten bereits von der Adria abgeschnitten und dieser Zustand wurde in dem Friedensvertrag aufrecht erhalten.

In der Begleitnote zu den österreichischen Friedensbedingungen vom 2. September 1919 heißt es ausdrücklich: die Bestimmungen bezüglich der Häfen, der Wasserstraßen und Eisenbahnen sichern Österreich unter dem Schutz internationaler Sanktion den Zugang zum Meer zu Land und zu Wasser.

Der wichtige Zugang zur Adria wird Österreich im Artikel 311 ge-

---

[1]) Kjellén a. a. O. S. 84.

geben, in dem es heißt: „Der freie Zugang zum adriatischen Meer wird Österreich zugestanden und es wird ihm zu diesem Behuf die Freiheit der Durchfuhr über die Gebiete und zu den Häfen, welche von der ehemaligen österreich-ungarischen Monarchie abgetrennt wurden, zuerkannt.

„Die Freiheit der Durchfuhr entspricht jener im Art. 284 festgesetzten bis zu dem Zeitpunkt, wo diesbezüglich ein allgemeines Übereinkommen zwischen den verbündeten und assoziierten Mächten abgeschlossen sein wird, worauf die Bestimmungen des neuen Übereinkommens an deren Stelle treten werden."

„Sonderübereinkommen zwischen den beteiligten Staaten oder Verwaltungen werden die Bedingungen der Ausübung der oben zugestandenen Befugnis bestimmen und werden insbesondere die Art der Benutzung der Häfen und der in ihnen befindlichen Freigebiete sowie auch der üblicherweise zu denselben führenden Eisenbahnlinien, die Einrichtung internationaler (gemeinsamer) Dienste und Tarife, einschließlich durchgehender Fahrkarten und Frachtbriefe, und die Aufrechterhaltung der Bestimmungen des Berner Abkommens vom 14. Oktober 1890 und der ergänzenden Bestimmungen bis zu deren Ersetzung durch ein neues Abkommen regeln.

„Die Freiheit der Durchfuhr umfaßt auch den Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienst."

Der Art. 284, auf den Absatz 2 verweist, entspricht genau dem Art. 321 des Versailler Vertrages, ist also eingehender und günstiger als die Regelung im Art. 89 Fr. V. für Deutschland (Näheres unten S. 64).

Die Alliierten legen demnach einen verschiedenen Maßstab an, je nachdem es sich um das verbündete Polen oder um das besiegte Österreich handelt bei der Regelung des Zugangs zum Meer.

Zu dem Zwecke des Durchgangsverkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland war im Art. 89 der Friedensbedingungen die Bestimmung getroffen:

Polen verpflichtet sich, den Personen- und Verkehrsmitteln jeder Nation für die Hin- und Rückfahrt nach Ostpreußen dieselben Durchfuhrrechte durch die zwischen Ostpreußen und Deutschland gelegenen polnischen Gebiete zu erteilen wie seinen eigenen Staatsangehörigen.

Die deutsche Friedensdelegation, die damals in Übereinstimmung mit der Regierung glaubte, derartige Bedingungen nicht annehmen zu können, wies auf die Gefahr hin, in die die deutsche Insel unter den slawischen Völkern geraten würde.

„Ostpreußen mit etwa 1½ Millionen deutscher Bevölkerung soll vom Deutschen Reich territorial losgelöst und wirtschaftlich völlig in die Hand

Polens gegeben werden. Es muß verkümmern und Polen schließlich zufallen. Das kann Deutschland niemals zugeben[1]).

Aber alle Einwendungen waren vergebens. Die Alliierten beriefen sich darauf, daß Ostpreußen mehrere Jahrhunderte für sich bestanden habe, und daß es eine den Ureinwohnern entrissene Kolonie wäre. „Überdies", so hieß es weiter, „sind die Interessen an einer Landverbindung mit Deutschland, die bei den an Zahl noch nicht zwei Millionen erreichenden deutschen Einwohnern in Ostpreußen obwalten, viel weniger vital, als das Interesse der ganzen polnischen Nation an der Erlangung eines unmittelbaren Zugangs zum Meere."

„Der Handel Ostpreußens mit dem übrigen Deutschland vollzieht sich größtenteils über See. Für das Handelsleben der Provinz würde es wenig bedeuten, daß Westpreußen an Polen zurückgegeben wird; aber für Polen sei es wesentlich, unmittelbare und ununterbrochene Verbindungen mit Danzig und der übrigen Küste zu haben, mittels Eisenbahnlinien, die ganz unter der Kontrolle des polnischen Staates stehen. Die Nachteile, die sich aus der neuen Grenzziehung für Ostpreußen ergeben können, fallen nicht ins Gewicht, wenn man sie mit denen vergleicht, die jede andere Regelung für Polen verursachen würde.

„Überdies sei die Bedeutung des Schienenweges, der Ostpreußen mit Deutschland verbindet, vollkommen im Vertrag anerkannt worden und es seien Bestimmungen zu diesem Zweck in ihm aufgenommen worden. Diese letzteren sind einer sehr sorgfältigen Durchsicht unterzogen worden und sie geben die vollkommenste Gewißheit, daß die Verbindungen durch das polnische Territorium keinerlei Hindernis treffen werden"[2]).

Als einziges Zugeständnis wurde dem Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland „eine klarere Fassung gegeben"[3]).

Es ist von Wichtigkeit, daß die Alliierten die Notwendigkeit der ungehinderten Verbindung betonen, und mit der Regelung des Durchgangsverkehrs gewissermaßen die räumliche Trennung überbrücken wollten. Daraus ergibt sich auch, daß unter dem Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem Reich keineswegs nur der Verkehr durch den sogenannten Korridor zu verstehen ist, sondern der Verkehr auf allen Bahnlinien der ehemals deutschen Gebiete Polens einbegriffen ist, auf allen Bahnlinien, die den Durchgangsverkehr zu vermitteln geeignet sind.

Die Fassung des Artikel 89 lautet in dem Vertrag folgendermaßen:

---

[1]) Materialien betr. die Friedensverhandlungen III, S. 41.
[2]) Antwort der Alliierten a. a. O. S. 25.
[3]) Antwort der Alliierten a. a. O. S. 85.

Polen verpflichtet sich, dem Personen-, Güter-, Schiffs-, Boots-, Wagen-, Eisenbahnwagen- und Postverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das polnische Gebiet einschließlich der Hoheitsgewässer völlige Durchgangsfreiheit zuzugestehen und ihm hinsichtlich der Verkehrserleichterungen oder -beschränkungen sowie in jeder anderen Hinsicht zum mindesten dieselbe günstige Behandlung zuteil werden zu lassen, wie dem Verkehr von Personen, Gütern, Schiffen, Booten, Wagen, Eisenbahnwagen und Postsendungen, die polnischer Nationalität, polnischen Ursprungs, polnischer Herkunft, polnisches Eigentum sind oder von einem polnischen Abgangsort kommen; wird einer anderen Nationalität eine noch günstigere Behandlung als der polnischen gewährt, so ist diese Behandlung maßgebend.

Durchfuhrgüter bleiben von allen Zoll- oder ähnlichen Abgaben frei.

Die Durchgangsfreiheit erstreckt sich auf den Draht- und Fernsprechverkehr unter den Bedingungen wie sie in den im Art. 98 vorgesehenen Übereinkommen festgelegt sind.

Der Unterschied gegenüber den ursprünglichen Bestimmungen liegt in folgendem: in der ersten Fassung waren nur Durchfuhrrechte für die Personen- und Verkehrsmittel vorgesehen, während hier die Verkehrsmittel eingehender bezeichnet sind und im Absatz III auch noch der Draht- und Fernsprechverkehr aufgenommen ist. Die Zollfreiheit für Durchfuhrgüter ist ausdrücklich bestimmt in dem Vertrag und die Behandlung des Verkehrs nach dem Recht der Meistbegünstigung, wonach Deutschland die Möglichkeit einer günstigeren Behandlung hat, als sie den polnischen Untertanen gewährt wird.

Ist diese Verpflichtung, die Durchgangsfreiheit zu gewähren, eine von den sonst üblichen, zumeist Deutschland auferlegten „Engagements" liegen also lediglich obligatorische Rechtsverhältnisse vor, aufgestellt in einem feierlichen Kollektivvertrag, oder aber ist es mehr? Ist es eine Art dinglicher Belastung, mit der Polen beschwert ist? Die Folgen der Beantwortung sind von weitgehender Tragweite und es muß daher im folgenden Stellung genommen werden zu der Frage der Staatsservituten.

Auszugehen ist dabei von der Tatsache, daß das Staatsgebiet die Territorialhoheit des Staates begrenzt. Innerhalb seiner Grenzen kann die Staatsgewalt jede andere von einer Betätigung ausschließen, ebenso ist eine Betätigung des Staates über seine Grenzen hinaus grundsätzlich ausgeschlossen. Diese Beschränkung der staatlichen Macht auf das innerhalb der Grenzen gelegene Gebiet ist durch die Tatsache des Bestehens einer

Anzahl von Staaten und durch die Souveränität derselben gegeben. Trotzdem ist aber eine Beschränkung der Territorialhoheit eines Staates zugunsten eines anderen möglich, ohne daß dadurch der erstere seine Selbständigkeit aufgibt. Eine derartige Beschränkung kann in der Bestellung von Staatsservituten — auch völkerrechtlichen Servituten genannt — liegen.

Der Begriff der Dienstbarkeit ist zunächst ein privatrechtlicher. Doch schon früh findet er sich in der Anwendung auf Verhältnisse öffentlichrechtlicher Natur. Verschiedentlich wurde allerdings der Versuch gemacht, die Anwendung des Servitutenbegriffs auf das öffentliche Recht nicht zuzulassen und die Staatsservituten nur als ein höheres Privatrecht zu kennzeichnen[1]). Diese Auffassung dürfte als verfehlt anzusehen sein. Es ist freilich nicht zu leugnen, daß der Begriff der Servitut ursprünglich ein privatrechtlicher war. Trotzdem liegt kein Grund vor, die Verwendung des Servitutenbegriffs auf öffentlich-rechtliche Rechtsverhältnisse zu verwerfen[2]). Allerdings muß man sich stets des Unterschiedes zwischen dem privat-rechtlichen Eigentum und der völkerrechtlichen Gebietshoheit bewußt bleiben. Als herrschende Ansicht in der Literatur und Praxis muß bezeichnet werden, daß man wohl berechtigt ist in bezug auf das Gebiet des Staates sachenrechtliche, dingliche Rechtsbegriffe zu verwenden.

Wenn auch das Rechtsinstitut der Staatsdienstbarkeit als solches allgemein Anerkennung gefunden hat, so herrscht über das Wesen derselben heute noch Streit. Es handelt sich hier zunächst um zwei Theorien, die der Staatshoheit und die der Gebietshoheit[3]). Die erstere versteht unter der Servitut „jede dauernde Beschränkung der Staatshoheit überhaupt gegenüber einem anderen Staate, durch welche derselbe verpflichtet wird, innerhalb seiner Herrschaftssphäre gewisse Hoheitsrechte nicht auszuüben oder die Ausübung von einem anderen Staate zu dulden[4]). Die Anhänger dieser Lehre rechnen also außer den Belastungen des Staatsgebietes selbst noch Beschränkungen der staatlichen Hoheit anderer Art dazu, wie z. B. Beschränkungen in der Größe des Heeres, der Justizhoheit bezüglich der Ausländer u. a. m. Das aber sind rein obligatorische Rechtsverhältnisse, die mit dem Wesen der Servitut nichts zu tun haben.

Will man also jede Beschränkung der Staatshoheit überhaupt zu den Staatsservituten rechnen, so verliert der Begriff der Servitut vollständig das sachenrechtliche Moment, ohne welches eine Anwendung des

[1]) Jellinek, Allgem. Staatslehre, Berlin 1905, S. 392. Fricker, Vom Staatsgebiet, Tübingen 1867, S. 6. Liszt a. a. O. S. 78. Nys a. a. O. II, S. 320.
[2]) Vgl. Fleischmann, Die Alandfrage 1918, S. 31.
[3]) Clauß, Die Lehre von den Staatsdienstbarkeiten, Tübingen 1894, S. 133ff.
[4]) Clauß a. a. O.

Servitutenbegriffs auf das Völker- und Staatsrecht ausgeschlossen erscheinen muß.

Teilweise ist dieser Frage, der für die Bestimmung der Staatsdienstbarkeiten eine so große Bedeutung beizulegen ist, in der Wissenschaft nicht die genügende Beachtung geschenkt worden. So hat beispielsweise Bluntschli eine unklare und widerspruchsvolle Auffassung. Er bezeichnet zwar die Staatsdienstbarkeit als die vertragsmäßige und dauernde Beschränkung der Gebietshoheit eines Staates, sagt aber über ihren Inhalt folgendes: die Staatsdienstbarkeiten bestehen entweder darin, daß der dienende Staat um derselben willen verhindert wird seine „Staatshoheit" in einer bestimmten Richtung auszuüben oder darin, daß derselbe genötigt wird, eine staatliche Aktion des fremden berechtigten Staates innerhalb seines Gebietes zu dulden, die er ohne die Dienstbarkeit verwehren dürfte. Er stellt sich damit auf den Boden der Lehre von der Beschränkung der Staatshoheit und rechnet auch, indem er die Dienstbarkeiten in positive und negative einteilt, Beschränkungen des Staats in der Größe seines Heeres, Beschränkungen der Justizhoheit betreffend die Ausländer, die als Beschränkungen der Personalhoheit des Staates zu betrachten sind, zu den Staatsservituten[1]).

Ebenso wichtig für den Servitutenbegriff ist die Frage, ob dem Staat als Subjekt ein Recht an dem Staatsgebiet nach Analogie des privatrechtlichen Eigentums zusteht.

Während in der mittelalterlichen Anschauung vom Patrimonialstaat der Landesherr allgemein als dominus terrae angesehen wurde, trat darin später eine Wandlung ein. Grotius machte als erster aufmerksam auf den Unterschied zwischen der staatsrechtlichen Herrschaft und dem privatrechtlichen Eigentum, zwischen imperium und dominium. Durch die französische Revolution machte der Gedanke weitere Fortschritte, daß der Staat nicht nur Objekt der Herrschaft des Fürsten sei, sondern daß die höchste Gewalt, die Souveränität, ihm zustehe. Der Herrscher selbst nimmt nur noch die Stellung eines staatlichen Organs ein. Der Gegensatz der Anschauungen erhellt vielleicht am deutlichsten aus den beiden Aussprüchen: l'état c'est moi Ludwigs XIV. und Friedrich des Großen Wort von dem Herrscher als erstem Diener des Staates.

In der Gegenwart stehen sich zwei Anschauungen gegenüber, die „Raumtheorie" und die „Objektstheorie"[2]).

[1]) Bluntschli, a. a. O. S. 204ff. Derselben Ansicht auch v. Martens-Bergbohm a. a. O. I, S. 368.

[2]) G. Meyer-Anschütz, Lehrbuch des deutschen Staatsrechts, 7. Aufl. München 1914, Bd. I, S. 236. Eine andere, von diesen beiden abweichende Theorie hat Kjellén. Er behauptet, das Gebiet wäre der Körper des Staates, „das Reich (hier im Sinne von

Nach der ersteren steht dem Staat ein ausschließlich öffentlich-rechtliches Herrschaftsrecht über das Gebiet zu. Analogien aus dem Privatrecht sind nicht zulässig. Das Gebiet ist kein Objekt, sondern nur Schauplatz der Staatsherrschaft. Es bestimmt nur den räumlichen Umfang der Staatsherrschaft . . . Die sogenannte Gebietshoheit ist kein Inbegriff bestimmter materieller Befugnisse[1]).

Die Objektstheorie dagegen behauptet, daß neben der Herrschaft über die Untertanen noch ein anderes Recht dem Staat zusteht, das man auch als staatsrechtliches Sachenrecht bezeichnet. Der Begründer dieser Theorie, v. Gerber, sagt: das Staatsgebiet ist das sachliche Objekt der Staatsherrschaft . . . Die Zugehörigkeit des Territoriums zum Staate als berechtigtem Subjekt ist also der Inhalt eines durchaus staatsrechtlichen Sachenrechts[2]). Immerhin darf man nun nicht annehmen, daß dies staatsrechtliche Sachenrecht mit dem privatrechtlichen Eigentum identisch wäre.

Die Gebietshoheit ist ein dingliches Recht, aber von dem Eigentum an Grund und Boden so verschieden wie staatliche und private Herrschaft es sind. Die Gebietshoheit ist gegen fremde Staaten gerichtet, das Eigentum gegen die der innerstaatlichen Rechtsordnung unterworfenen Rechtsgenossen. Das Eigentum an Grund und Boden im diesseitigen Staatsgebiet kann ein fremder Staat erwerben, ohne daß die Gebietshoheit geändert wäre, umgekehrt kann er die Gebietshoheit ohne Eigentum erlangen[3]). Die klarste und ausführlichste Begriffsbestimmung der Gebietshoheit gibt Laband:[4]) man muß anerkennen, daß ein Recht des Staates an seinem Territorium besteht, welches von den Hoheitsrechten über die Untertanen substantiell verschieden und als ein staatsrechtliches Sachenrecht zu charakterisieren ist . . . Sowohl das Recht des Staates über die Untertanen, wie das Recht desselben am Gebiet sind Herrschaftsrechte; aber während das Herrschaftsrecht über die Untertanen eine Analogie findet in den familienrechtlichen Gewaltsverhältnissen, teilt das Recht des Staats am Territorium mit dem privatrechtlichen Eigentum das begriffliche Merk-

Gebiet) ist kein Eigentum wie die Hufe des Bauern; es gehört mit zur Persönlichkeit. Er ist der Staat selbst." Aus seiner Theorie heraus verwirft er auch die Möglichkeit, daß ein Staat auf fremdem Staatsgebiet Herrschergewalt ausüben könne. „Ein Leib kann nicht zweien Herren dienen." Kjellén a. a. O. S. 57.

[1]) G. Meyer-Anschütz a. a. O. I, S. 236. Ebenso Fricker a. a. O. S. 23. Jellinek a. a. O. S. 391.

[2]) v. Gerber, Grundzüge des Staatsrechts, Leipzig 1865, S. 60.

[3]) Heilborn, Völkerrecht, S. 513, in der Enzyklopädie der Rechtswissenschaft, 7. Aufl. Ebenso v. Seydel-Piloty, Bayerisches Verfassungsrecht, Tübingen 1913, Bd. I, S. 204.

[4]) Laband a. a. O. I, S. 192 ff.

mal der ausschließlichen und totalen Herrschaft über eine körperliche Sache.

Uns will scheinen, daß die letzte Theorie die richtige ist. Daß sie in der völkerrechtlichen Anschauung der Staaten herrscht, zeigen Beispiele aus der eigenen Geschichte: die Okkupation der Schutzgebiete, der Kauf der Karolinen, die Pacht von Kiautschou und nach dem Versailler Frieden der Rückfall des im Frankfurter Frieden abgetretenen Gebiets an Frankreich, der Verzicht Deutschlands auf seine Kolonien, auf den Memelstaat und das Danziger Gebiet[1]). Auch im inneren Staatsleben finden wir die Theorie bestätigt: man denke an die Zwangsenteignungen von Grundstücken, an die Erhebung von Grundsteuern, beides findet ohne Rücksicht auf die Nationalität des Eigentümers statt und alle Versuche der Vertreter der Raumtheorie darüber hinwegzuhelfen, dürften als verfehlt anzusehen sein.

Wollte man dies Recht des Staates an seinem Gebiet nicht anerkennen, so wäre die Folge, daß eine Belastung des Staatsgebietes mit Servituten ausgeschlossen wäre.

Die Staatsservituten charakterisieren sich als dauernde, durch Vertrag geschaffene Beschränkungen der Gebietshoheit eines Staates gegenüber einem anderen Staat[2]).

Wann aber liegen nun obligatorische, wann dingliche Rechtsverhältnisse vor? Manchmal ist die Entscheidung schwer zu treffen. Der Ausdruck Dienstbarkeit wird naturgemäß im Vertrag von den Beteiligten vermieden, wie auch der Versailler Friedensvertrag den Ausdruck nicht verwendet. Es kommt vielmehr auf die Absicht der Staaten in jedem Fall an. Im allgemeinen kann man eine Staatsdienstbarkeit stets dann annehmen, wenn die Beschränkung der Gebietshoheit keine vorübergehende ist, oder aber Verträge, die nur eine zeitweilige Beschränkung der Gebietshoheit vorsehen oder eine bestimmte Kündigungsfrist und -möglichkeit vereinbaren, können keine Staatsservituten begründen. Der wesentliche Unterschied zwischen einer Staatsservitut und einem obligatorischen Rechtsverhältnis liegt gerade in diesem Moment. Wenn im Friedensvertrag beispielsweise ein voraussichtlich fünfzehnjähriges Besetzungsrecht des linksrheinischen Gebietes festgelegt ist, so ist damit gewiß keine Staatsservitut zu Lasten Deutschlands begründet.

Daß die wissenschaftliche Behandlung der Staatsservituten mehr

---

1) Friedensvertrag Art. 51, 119, 99, 100.

2) Übereinstimmend: Clauß a. a. O. S. 148. Brie, Art. Staatsdienstbarkeiten in v. Stengels Wörterbuch. Bonfils a. a. O. S. 177. Heilborn a. a. O. S. 515. Rivier a.a.O. Bd. I, S. 296. Oppenheim a.a.O. I, S. 273. Ullmann a. a. O. S. 320.

zurückgetreten ist, dürfte seinen Grund mit in den bisherigen Verhältnissen haben. Alle Erörterungen darüber hatten in der letzten Zeit mehr eine theoretische Bedeutung. Nur wenige praktische Fälle hatten sich bis in die Gegenwart hinein erhalten. Die wichtigsten waren: das Besatzungsrecht der Schweiz an einigen Teilen Nordsavoyens, die Frage der Befestigung von Hüningen und die Neufundländer Fischereifrage, die Clauß in seinem grundlegenden Werk zum Ausgangspunkt der Untersuchungen machte.

Das ist auch ganz natürlich. Servituten sind, wie der Name sagt, Dienstbarkeiten zugunsten eines fremden Staates. Es ist zumeist ein Zeichen der Schwäche, wenn ein Staat seine Gebietshoheit sich beschränken lassen muß, und so finden wir in der Entwicklung des letzten Jahrhunderts, in dem Erstarken der einzelnen Staaten, wenig Anlaß für dieselben, sich irgend welche Beschränkungen auferlegen zu lassen. Aus diesem Grunde treten die militärischen Dienstbarkeiten[1]) auffallend zurück. Aber noch ein anderes Moment dürfte mitsprechen. Ein Staat hat, gerade was die wirtschaftlichen Servituten anbetrifft, dann Interesse daran, zu seinen Gunsten die Gebietshoheit fremder Staaten einzuschränken, wenn er in der Gestalt seines eigenen Gebiets dazu Grund hat, wenn es nicht eine einheitliche Form zeigt, sondern zersplittert ist und er sich bemühen muß, die ungestörte Verbindung zwischen den einzelnen Teilen aufrecht zu erhalten[2]).

So finden wir gerade in der Zeit nach 1815, wo das Gebiet der einzelnen deutschen Staaten sich aus vielen mehr oder weniger großen Teilen zusammensetzte, eine Anzahl von Servituten. Es hatten damals die militärischen Durchzugsrechte (droits d'étappe) eine Bedeutung, deren auch der preußische Staat eine große Zahl in fremden Gebieten hatte.

Daß die eigentlichen Verkehrsservituten, vor allem die Eisenbahnservituten, damals noch nicht so hervortraten, ergab sich daraus, daß der wirtschaftliche Zusammenhang bei dem damaligen Stande der Volkswirtschaft noch nicht die hohe Bedeutung hatte, die er in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts erlangte. Die Eisenbahn befand sich erst in ihrem Anfangsstadium — in Preußen wurde 1838 die erste Eisenbahn von Berlin nach Potsdam gebaut — und der Postbetrieb wurde in einem großen Teil des deutschen Reiches noch durch die Fürsten von Thurn und Taxis durchgeführt, die das Postregal hatten und ihre letzten Postgerechtsame, die noch neunzehn Teile des Deutschen Bundes umfaßten, erst im Jahre 1867 an

[1]) Die Einteilung der Dienstbarkeiten in affermative und negative einerseits und in militärische und wirtschaftliche andererseits, die besonders von Clauß vertreten wird, ist hier beibehalten. Näheres bei Clauß a. a. O. S. 180ff.

[2]) Die Neugestaltung Österreich-Ungarns bedingt eine Anzahl von Verkehrsservituten. Vgl. Staatsvertrag von Saint-Germain Teil XII.

Preußen abtraten. Der Versailler Friedensvertrag zeigt auch die beiden angeführten Merkmale: die Gebietszersplitterung und die militärische Schwäche des Deutschen Reiches. Dementsprechend finden wir eine Reihe militärischer Servituten, die Deutschland auferlegt sind: die Verpflichtung Deutschlands, auf dem linken Ufer des Rheins und auf dem rechten Ufer westlich einer 50 km östlich des Stroms verlaufenden Linie, keine Befestigungen beizubehalten oder anzulegen (Art. 42), die militärische Neutralisierung dieses Gebietes (Art. 43). Das Verbot, Helgoland zu befestigen (Art. 115) und ebenso das Verbot, Befestigungen in dem deutschbleibenden Teil des westpreußischen Abstimmungsgebietes aufzuführen (Art. 97).

In der Trennung Ostpreußens vom Reich ist die Servitut des Art. 89 Fr. V. begründet. Gegenüber den früher bekannten wirtschaftlichen Verkehrsservituten hat sie die Besonderheit, daß hier, der Entwicklung der Verkehrsmittel Rechnung tragend, das Durchgangsrecht nicht auf die Eisenbahn beschränkt ist, sondern dem Wortlaut des Art. 89 entsprechend der gesamte Verkehr darin einbegriffen ist, sowohl die Wege, auf denen der Verkehr sich abspielen kann, als auch dasjenige, was befördert werden kann, Personen und Güter.

Die *Wirkung*, die sich aus dem *Servitutencharakter* des Durchgangsrechtes ergibt, ist, daß Deutschland innerhalb der Grenzen des Art. 89 die Verkehrshoheit in dem polnischen Gebiet unabhängig von der polnischen Staatsgewalt zu eigenem Recht ausübt. Das hat zur Folge, daß das Deutsche Reich hierin nicht behindert werden darf. Auch darf ihm die Ausübung nicht durch irgend welche polnischen Maßnahmen erschwert werden. Andererseits muß aber das Recht von Deutschland ziviliter ausgeübt werden. Innerhalb der Grenzen des Art. 89 aber ist Deutschland völlig frei und unabhängig, die polnische Gesetzgebung muß das Durchgangsrecht berücksichtigen[1]).

Eine weitere Wirkung des Servitutencharakters ist die Dinglichkeit des Durchgangsrechtes. Diese Tatsache wird zurzeit von der Literatur fast allgemein anerkannt[2]). Einer der bedeutendsten Gegner in der Gegenwart dürfte v. *Liszt*[3]) sein, der aber keine Gründe für seine Behauptungen anführt. Auch in der Staatspraxis hat sich in den bereits erwähnten Präzedenzfällen die Dinglichkeit bestätigt gefunden. Die Bestimmung, daß die Stadt Hüningen im Interesse des Schweizer Kantons Basel nicht befestigt werden sollte, eine Servitut, die durch den Vertrag von Paris

---

[1]) Vgl. Clauß a. a. O. S. 197.

[2]) Z. B. *Brie* a. a. O. *Bonfils* a. a. O. S. 117. *Ullmann* a. a. O. S. 321. *Heilborn* a. a. O. S. 515. *Oppenheim* a. a. O. I, S. 279. *Clauß* a. a. O. S. 200ff.

[3]) *Liszt* a. a. O. S. 78.

1815 begründet war, wurde aufrecht erhalten als Hüningen mit dem Elsaß 1871 an das Deutsche Reich kam[1]). Ebenso sollten nach Art. 92 der Wiener Kongreßakte die sardinischen Provinzen Chablais und Faucigny an der Neutralität der Schweiz teilnehmen[2]). Im Kriegsfall sollten die Provinzen von Schweizer Truppen besetzt werden. Frankreich, dem im Jahre 1861 diese Gebiete übertragen wurden, erkannte ausdrücklich seine Verpflichtung an, sie mit der auf ihnen ruhenden Neutralität zu übernehmen. Die Schweiz hat 1870 sowohl wie 1914 — Erklärung des Bundesrats vom 4. August 1914 — ihr Besetzungsrecht betont. Durch den Versailler Frieden ist die Neutralität als durch die Verhältnisse überholt aufgehoben worden (Art. 435).

Die Folge der Dinglichkeit ist, daß das Durchgangsrecht unabhängig von der Regierungsform des polnischen Staates weiterbesteht[3]). Auch schließt der Übergang der ehemals deutschen Gebiete an einen fremden Staat — außer an Deutschland, weil es in diesem Falle durch Konsolidation untergehen würde — nicht die Aufhebung desselben ein[4]). Als weitere Folge der Dinglichkeit ergibt sich, daß Deutschland nicht nur Polen, sondern auch dritten Staaten gegenüber seine Rechte aus Art. 89 Fr. V. geltend machen kann, so z. B. bei der feindlichen Besetzung Westpreußens und Posens dem kriegführenden Staat gegenüber. Der letzte Punkt ist lediglich eine theoretische Folgerung. In der Praxis wird es in den meisten Fällen zu einer Unterbindung des Durchgangsverkehrs kommen, zum mindesten solange die Bahnlinien zu militärischen Zwecken (Truppenverschiebungen, Nachschub) benötigt werden. Auch kann die Gefahr einer Spionage oder Sabotage solches Verhalten Polens oder der okkupierenden Macht rechtfertigen.

4. Der Durchgangsverkehr im einzelnen.

I. Der Eisenbahnverkehr.

Die Regelung der territorialen Grenzen in den einzelnen Ländern der ehemaligen Mittelmächte sah anscheinend bereits ungünstige Gebietsgestaltungen voraus, so daß Bahnlinien zwischen zwei Teilen desselben Landes durch Teile neuer Staaten gehen würden.

Daher war eine allgemeine Regelung über dieses „Eisenbahnnachbarrecht“ vorgesehen (Vertrag von Versailles Art. 372, Vertrag von Saint

---

[1]) Einzelheiten bei Clauß a. a. O. S. 15—17.
[2]) Einzelheiten bei Clauß a. a. O. S. 8—15.
[3]) Es ist dies allerdings keine Besonderheit der dinglichen Wirkung des Vertrages. Auch auf obligatorische Verträge wirkt ein Wechsel in der Regierungsform nicht ein.
[4]) Bedenklich erscheint die Ansicht derjenigen Völkerrechtslehrer (Heilborn a. a. O. S. 515; Heffter-Geffcken a. a. O. S. 108; Hartmann, Institution des praktischen Völkerrechts S. 155), die auch eine aktive Übergangsfähigkeit der Servituten annehmen, zumal uns die Praxis auch kein Beispiel dafür gibt.

Germain Art. 319). An beiden Stellen findet sich vollständig gleichlautend die Bestimmung, daß in solchem Fall die Betriebsverhältnisse in einem Abkommen der beteiligten Staaten geregelt werden, vorbehaltlich der Sonderbestimmungen der Verträge.

Für den deutsch-ostpreußischen Durchgangsverkehr kommt aber der Art. 372 nicht zur Anwendung, da auch der Eisenbahnverkehr im Art. 89 besonders mitgeregelt ist. Praktisch wird der Art. 372 wohl nur in den Fällen werden, wo kurze Bahnstrecken ein neues Gebiet durchschneiden und eine Sonderregelung nicht erfolgt ist für Deutschland, also weniger Bedeutung haben als für das Gebiet der ehemalig österreich-ungarischen Monarchie.

Die Bestimmungen des Art. 89, die für den Eisenbahn- und zugleich Post- und Nachrichtenverkehr bestimmt sind, lauten:

> Polen verpflichtet sich, dem Personen-, Güter-, Eisenbahnwagen- und Postverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das polnische Gebiet völlige Durchgangsfreiheit (la liberté de transit, freedom of transit) zuzugestehen und ihm hinsichtlich der Verkehrserleichterungen oder Beschränkungen sowie in jeder anderen Hinsicht zum mindesten dieselbe günstige Behandlung zuteil werden zu lassen, wie dem Verkehr von Personen, Gütern, Eisenbahnwagen und Postsendungen, die polnischer Nationalität, polnischen Ursprungs, polnischer Herkunft, polnisches Eigentum sind oder von einem polnischen Abgangsort kommen; wird einer anderen Nationalität eine noch günstigere Behandlung als der polnischen gewährt, so ist diese Behandlung maßgebend.
>
> Durchfuhrgüter bleiben von allen Zoll- oder ähnlichen Abgaben frei.
>
> Die Durchgangsfreiheit erstreckt sich auf den Draht- und Fernsprechverkehr, wie sie in den im Art. 98 vorgesehenen Übereinkommen festgelegt ist.

Was zunächst den Wortlaut der Bestimmungen anbetrifft, so muß darauf hingewiesen werden, daß die deutsche Übersetzung von einer völligen Durchgangsfreiheit spricht, während es in den beiden maßgebenden Texten lediglich Durchgangsfreiheit heißt.

Der Durchgangsverkehr soll sich abspielen zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland. Die Bezeichnung Ostpreußen an dieser Stelle deckt sich nicht mit der üblichen Bezeichnung der Provinz. Die Alliierten wollten den Verkehr der beiden getrennten Teile des Deutschen Reiches regeln, und es nehmen an der Durchgangsfreiheit teil auch die Kreise

der ehemaligen Provinz Westpreußen, die östlich des Korridors liegen. Der Friedensvertrag versteht auch unter Ostpreußen das ganze Gebiet östlich der Weichsel, wie aus verschiedenen Stellen zu ersehen ist. Für die Alliierten gibt es ein Deutschland, dessen Grenzen im Art. 27 festgelegt sind und ein Ostpreußen, dessen Grenzregelung der Art. 28 vornimmt. Im Art. 96 ist bestimmt, daß die Bewohner der westpreußischen, östlich der Weichsel liegenden Kreise abzustimmen haben, ob sie zu Ostpreußen oder zu Polen gehören wollen, wie auch nach der Abstimmung das Gebiet an Ostpreußen oder Polen zugeteilt werden mußte (Art. 97).

Der Durchgangsverkehr durch den Korridor soll erfolgen nach dem Rechte der Meistbegünstigung, zum mindesten nach den Grundsätzen, die für den polnischen Verkehr aufgestellt sind. Trotzdem aber kann mit dieser Regelung der fehlende Zusammenhang der beiden Gebiete niemals überbrückt werden. Der Verkehr ist nicht von allen Beschränkungen befreit, es sind ihm nur die günstigsten auferlegt worden. Wenn aber nun Polen aus irgendwelchen Gründen Erschwerungen allgemein einführt in dem Verkehr ohne Unterschied der Nationalität oder Herkunft, so werden diese Beschränkungen auch Deutschland auferlegt. Anders aber, wenn z. B. Verkehrsbeschränkungen Ausländern auferlegt werden, diese aber im übrigen, beispielsweise in den Tarifen, günstiger behandelt werden als die polnischen Untertanen. Dann kann Deutschland verlangen, daß es in der Tarifgestaltung nach der Meistbegünstigung behandelt wird, was aber die Verkehrsbeschränkungen betrifft, daß darauf die für polnische Angehörige bestehenden Grundsätze Anwendung finden. Das geht auch daraus hervor, daß im Art. 89 Verkehrserleichterungen und -beschränkungen besonders genannt sind (facilités, restrictions).

Die Durchgangsfreiheit erstreckt sich auch auf die Personen, Güter usw., die aus Rußland oder einem sonstigen Hinterland Ostpreußens herkommen, vorausgesetzt, daß sie über Ostpreußen befördert werden.

Für alle Durchfuhrgüter ist die Zollfreiheit ausdrücklich ausgesprochen.

Die Alliierten hatten sich im Friedensvertrag den befristeten freien Durchgang ausbedungen für den Verkehr von oder nach den angrenzenden oder nicht angrenzenden Gebieten irgendeiner der alliierten und assoziierten Mächte. Die Bestimmungen, die zu diesem Zwecke im Art. 321 aufgenommen sind, verdienen aus dem Grunde besondere Beachtung, weil sie in mehrfacher Beziehung den Verkehr günstiger regeln als es in dem Art. 89 Fr. V. geschehen ist. Es ist im Art. 321 besonders bestimmt, daß der Verkehr keinen unnötigen Verzögerungen unterworfen wird. Und vor allem, es wird gesagt, daß der Verkehr auf den für den inter-

nationalen Durchgangsverkehr geeignetsten Wegen zu erfolgen hat. Da derartige Bestimmungen trotz der „klareren Fassung", die der Art. 89 erhalten hat, in ihm nicht aufgenommen sind, so ist anzunehmen, daß gegen eine Ablenkung des Verkehrs von den großen Hauptstrecken und eine Verweisung auf zum Teil eingleisige Nebenbahnen Deutschland aus dem Wortlaut des Art. 89 keine Einsprüche geltend machen kann, derartige Regelungen vielmehr in Sonderabkommen zu erfolgen haben.

Nach Art. 89 erstreckt sich die Durchgangsfreiheit auf das polnische Gebiet. Da in der Praxis der Verkehr aber durch das Gebiet der Freistadt Danzig geleitet wird, ist zu prüfen, ob Polen dazu berechtigt ist. Danzig soll von den alliierten und assoziierten Hauptmächten, zu deren Gunsten Deutschland auf das Gebiet verzichtet hat, als Freistadt begründet werden, d. h. eine republikanische Verfassung erhalten. Im Art. 102 ist ausdrücklich bestimmt worden, daß Danzig unter den Schutz des Völkerbundes tritt, d. h. es wird neutralisiert[1]). Gleichzeitig tritt auch eine Beeinträchtigung der vollen Souveränität ein, was daraus ersichtlich ist, daß die Verfassung Danzigs von den Vertretern der freien Stadt und dem Oberkommissar des Völkerbundes ausgearbeitet wird.

Ein besonderer nach Gründung der Freistadt abzuschließender Staatsvertrag mit Polen soll dafür Sorge tragen, die wirtschaftlichen Interessen Polens sicherzustellen. U. a. soll das Danziger Gebiet in das polnische Zollgebiet aufgenommen werden; Polen soll die Überwachung und Verwaltung der Weichsel, sowie des gesamten Eisenbahnnetzes innerhalb der Grenzen der freien Stadt mit Ausnahme der nur dem Lokalinteresse dienenden Straßen- und sonstigen Bahnen erhalten. Ferner hat Polen die Überwachung des Post-, Draht- und Fernsprechverkehrs zwischen Polen und dem Danziger Hafen sowie die Verwaltung dieses Verkehrs.

Irgendwelche politischen Rechte stehen aber Polen in Danzig nicht zu und die amtliche Übersetzung des Art. 104 Abs. 6 ist ungenau, wenn sie sagt, daß der polnischen Regierung die Leitung der auswärtigen Angelegenheiten Danzigs sowie der Schutz seiner Staatsangehörigen im Ausland übertragen werden soll. Im Gegensatz zu den übrigen Ziffern des Art. 104 heißt es hier im französischen Text: de faire assurer par le Gouvernement . . . statt wie sonst d'assurer à la Pologne. Die richtige Übersetzung mußte heißen: der Vertrag hat den Zweck „seitens der polnischen Regierung die Führung der auswärtigen Angelegenheiten der Freien Stadt Danzig ebenso wie den Schutz ihrer Staatsangehörigen im Auslande sicherstellen zu lassen". Auch der englische Text spricht davon, die polnische Regierung shall undertake

[1]) Oppenheim a. a. O. I, S. 147. Ullmann a. a. O. S. 111.

die Führung der auswärtigen Angelegenheiten. Es handelt sich bei der Führung der auswärtigen Angelegenheiten demnach um keine Berechtigung, sondern um eine Last Polens. Polen übernimmt gewissermaßen als Geschäftsführer die Besorgung der auswärtigen Angelegenheiten. Daß Danzig die Möglichkeit haben muß, seine diplomatische Vertretung im Auslande von einem anderen Staate mit wahrnehmen zu lassen, ist durchaus gerechtfertigt, wenn man die Kosten bedenkt, die eine eigene Vertretung im Auslande Danzig bereiten würde. Daß auch die Alliierten Polen diese Pflicht auferlegen wollten, geht aus verschiedenen Stellen ihrer Antwortnote hervor: die Stadt Danzig soll die Verfassung einer Freistadt erhalten; ihre Einwohner sollen autonom sein; sie sollen nicht unter die Herrschaft Polens kommen und werden keinen Teil des polnischen Staates bilden. Polen soll gewisse wirtschaftliche Rechte in Danzig bekommen[1]) Danzig selbst ist souverän, soweit ihm die Hoheitsrechte nicht ausdrücklich entzogen sind. Jedenfalls hat Polen nicht die Stellung eines Suzeräns zu ihm. Daraus aber, daß Polen die Überwachung und Verwaltung des gesamten Eisenbahnnetzes zugesprochen ist, ist zu schließen, daß es auch den Durchgangsverkehr durch das Danziger Gebiet leiten kann.

In dem Art. 89 ist im Gegensatz zu den ursprünglichen Bedingungen der Draht- und Fernsprechverkehr besonders aufgenommen.

Die entsprechenden Bestimmungen sind in dem letzten Absatz aufgestellt und es heißt da, daß die Durchgangsfreiheit sich auf den Draht- und Fernsprechverkehr erstreckt unter den Bedingungen, wie sie in dem im Art. 98 vorgesehenen Übereinkommen festgelegt sind. In diesem Artikel sind Übereinkommen vorgesehen, die binnen Jahresfrist nach Inkrafttreten des Friedensvertrages abzuschließen sind, und die u. a. Deutschland die volle Möglichkeit geeigneter Betätigung für den Eisenbahn-, Draht- und Fernsprechverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland gewährleisten sollen. Die Durchgangsfreiheit für den Draht- und Fernsprechverkehr tritt aber trotzdem bereits mit dem Inkrafttreten des Friedensvertrages ein, weil ohne eine genügende Nachrichtenverbindung die Durchgangsfreiheit nur einen beschränkten Wert haben würde.

Für die Regelung des Eisenbahnverkehrs, zumal während der Übergangszeit waren besondere Abmachungen zwischen der polnischen und der deutschen Regierung unerläßlich. Bald nach Unterzeichnung des Friedensvertrages kam es zu Verhandlungen zwischen beiden Teilen, in denen, unter den wirtschaftlichen Fragen, auch die den Verkehr betreffenden, ihre Regelung fanden. Die ersten Besprechungen fanden vom August

---

[1]) Antwort der Alliierten a. a. O. S. 98.

1919 ab in Berlin statt in Gegenwart von Vertretern der alliierten und assoziierten Mächte, die ihr Einverständnis zu den Verhandlungen davon abhängig gemacht hatten, daß sie als Garanten des Friedensvertrages hinzugezogen würden[1]). Das Ergebnis, das deutsch-polnische Wirtschaftsabkommen vom 22. Oktober 1919, bestimmte über den Durchgangsverkehr, daß der Verkehr zwischen Ostpreußen und Deutschland nach der Besetzung auch nicht vorübergehend gesperrt werden dürfe. In dem bereits erwähnten Räumungsabkommen war der Verkehr während der Übergangszeit ebenfalls berücksichtigt. Auch hier war bestimmt, daß der Eisenbahn-, Post-, Draht- und Fernsprechverkehr im Abtretungsgebiet grundsätzlich während der Besetzung nicht unterbrochen werden dürfe, soweit dringende militärische Gründe nicht eine zeitliche und lokale Unterbrechung erforderten[2]).

In dem Pariser Abkommen über den Amtsantritt der interalliierten Ausschüsse in Allenstein und Marienwerder hieß es, daß ohne Genehmigung des interalliierten Ausschusses des Gebiets der Zug-, Post- und Drahtverkehr zwischen den Abstimmungsgebieten und dem deutschen Reichsgebiet in keiner Weise beschränkt werden dürfte.

Um auch tatsächlich den Verkehr im abgetretenen Gebiet durchführen zu können, mußte ein Einvernehmen über das zurückzulassende Material erfolgen. Nach den Bestimmungen des Friedensvertrages Art. 371 sollten die Mengen des abzuliefernden rollenden Materials durch Sachverständigenausschüsse festgesetzt werden. Da die nötigen Untersuchungen längere Zeit in Anspruch genommen und der Bahnverkehr notwendigerweise darunter gelitten hätte, war bei den Verhandlungen in Paris im Januar 1920 eine Einigung zwischen den deutschen und polnischen Unterhändlern erfolgt, wonach Einrichtungen und Vorräte der Eisenbahnen sowie rollendes Material in ausreichendem Maße von der deutschen Regierung zurückgelassen werden sollte, um die Beförderung von polnischen und verbündeten Truppen zu sichern, sowie um das Wirtschaftsleben aufrecht zu erhalten. Die Menge des rollenden und sonstigen Materials war im einzelnen bestimmt. Ebenso sollten auch die Post- und Telegraphenämter in brauchbarem Zustand überlassen werden[3]).

Der erste Versuch, in einem Sonderabkommen den Durchgangsverkehr im Sinne des Art. 89 zu regeln, ist das in Paris geschlossene Übereinkommen über die Einrichtung eines vorläufigen Militärzugverkehrs zwischen Ostpreußen und Deutschland. Dieses Abkommen sollte bestehen

---

[1]) Deutsche Allg. Ztg. 1919, Nr. 378.

[2]) Die aus Anlaß des Inkrafttretens a. a. O.

[3]) Zusatzprotokoll betr. Ausführung des Art. X der polnisch-deutschen Vereinbarung v. 25. XI. 1919. In: Die aus Anlaß des Inkrafttretens a. a. O.

bleiben bis zum Abschluß der durch den Friedensvertrag Art. 98 vorgesehenen Übereinkommen.

Es sollte danach ein regelmäßiger Militärzugverkehr eingerichtet werden in der Weise, daß wöchentlich ein Zug auf der Strecke Konitz-Marienwerder-Bartenstein und zurück verkehren darf. Die Zahl kann bei begründetem Bedürfnis bis auf drei und nötigenfalls sogar bis auf vier Züge täglich vermehrt werden, wenn ein dringendes und ernstliches Bedürfnis eine beträchtliche Vermehrung des regelmäßigen Zugverkehrs erforderlich macht. Allerdings müssen dann die Lokomotiven, die zur Beförderung von mehr als zwei Zügen nötig sind, auf polnisches Anfordern durch Deutschland gestellt werden, wie überhaupt das rollende Material Deutschland bereitzustellen hat. In diesen Zügen haben alle in Uniform reisenden Abteilungen und einzelnen Militärpersonen zu fahren. Die Durchfahrt der Militärzüge regelt sich nach den allgemeinen Bestimmungen der deutschen Bahnen, jedoch mit dem Vorbehalt, daß inzwischen keine Vorschriften für das polnische Staatsgebiet erlassen werden und daß diese Vorschriften nicht mit den Bestimmungen des Vertrages in Widerspruch stehen. Neben einer Hauptlinie für die Transporte (Marienwerder-Chersk-Konitz) war eine Hilfsstrecke bestimmt Dt. Eylau-Goslershausen-Graudenz-Laskowitz-Schneidemühl.

Die finanzielle Regelung dieser Transporte erfolgt nach folgenden Grundsätzen: der deutsche Staat bezahlt die Transportkosten in deutschem Geld. Sie dürfen nicht höher sein als die deutschen Militärtarife. Die nötigen Kohlenmengen und das Schmiermaterial für die Lokomotiven liefert die deutsche Regierung an Polen im voraus nach einem bestimmten Plan. Ebenso hat Deutschland sämtliches rollendes Material und die Lokomotiven, die zur Beförderung von mehr als zwei Zügen nötig sind, zu stellen. Die gegenseitigen Dienstleistungen oder die Gebühren für die Stellung von Lokomotiven werden nach deutschen Grundsätzen berechnet.

Gegen dieses Abkommen sind grundsätzliche Bedenken aus dem Durchfahrtsrecht des Art. 89 nicht geltend zu machen. Es findet sich aber auch hier das Bestreben, den Verkehr von den großen Bahnstrecken abzudrängen und auf Nebenbahnen zu verweisen. Über die Erfahrungen, die mit diesem Militärzugverkehr gemacht sind, ist wenig bekannt geworden. Nach Zeitungsmeldungen ist der erste derartige Militärzug, der abgelöste Truppen der Reichswehr befördern sollte, im Juli 1920 von den Polen im Korridor angehalten worden.

Während die Regelungen in dem angeführten Abkommen nur für den Militärzugverkehr getroffen sind, spielte sich der übrige Durchgangsverkehr lange Zeit lediglich gestützt auf den Art. 89 Fr. V. ab.

Von einer Durchführung des Verkehrs im Sinne der Durchgangsfreiheit des Art. 89 kann in der Praxis bisher noch nicht die Rede sein. Während der Besetzung des Korridors durch die Polen wurde der Durchgangsverkehr auf der Hauptstrecke über Schneidemühl-Konitz-Dirschau nach Übergabe dieses Teiles unterbunden. Formell gab allerdings der Art. X des deutsch-polnischen Abkommens über die Räumung der Abtretungsgebiete Polen ein Recht dazu, aus dringenden militärischen Gründen eine zeitweilige und lokale Unterbrechung des Verkehrs stattfinden zu lassen. Aber selbst nach der Überleitung der abgetretenen Gebiete in die polnische Verwaltung hörten die Schwierigkeiten in dem Durchgangsverkehr nicht auf.

Die Zahl der Züge wurde wesentlich herabgesetzt. Während im Sommer 1914 31 D- und Personenzüge und Ende 1919 trotz der großen allgemeinen Verkehrsbeschränkungen noch 20 für den Personenverkehr bestimmte Züge nach Ostpreußen fuhren, verkehrten nach der Herstellung des Korridors durch das nunmehr polnische Gebiet nur noch 6 D- und Personenzugpaare, darunter das Schnellzugpaar über Danzig-Lauenburg. Auch der Güterverkehr erfuhr eine erhebliche Einschränkung: von 30 Güterzügen 1914 und 20 Zügen Ende 1919 verkehrten nunmehr nur noch 13 Züge täglich. Andere Erschwernisse des Verkehrs, die allgemein bekannt sind, kamen hinzu, vor allem wurde seitens der Polen ein Paßzwang ausgeübt. Ebenso beschwerlich waren die Einschränkungen im Post- und Telegraphenverkehr. Die Postbeförderung wurde infolge der Einschränkung der Züge sehr behindert, von den Telegraphenleitungen wurde eine große Anzahl durch die Polen gesperrt. Zwischen dem 16. und 26. April 1920 hob Polen wegen einer Notenabstempelung den gesamten Durchgangsverkehr auf.

In der preußischen Landesversammlung[1]) und ebenso im Reichstag[2]) kam dies vertragswidrige Verhalten der polnischen Regierung zur Sprache und führte zu Protesten in Warschau und bei dem Obersten Rat in Paris. Besonders störend wurden die polnischen Schikanen bei der Vorbereitung zur Abstimmung, wo die Abstimmungsberechtigten trotz des Ausweises der interalliierten Kommissionen der Gebiete an der Weiterfahrt gehindert und mißliebige Personen, die im Besitz ordnungsmäßiger Papiere waren, von den Polen aus den Zügen heraus verhaftet wurden. Großer Erfolg wurde mit den Protesten nicht erreicht, da gerade in der Paßfrage ein Entgegenkommen auf der polnischen Seite nicht vorhanden war, weil Polen auf diese gute Einnahmequelle nicht verzichten wollte.

---

[1]) Verfassunggebende Preuß. Landesversammlung S. 9380 ff.
[2]) Deutsche Allg. Ztg. 1920, Nr. 315.

II. Der Binnenschiffahrtsverkehr.

Neben den Eisenbahnen, die den größeren Teil des Verkehrs zwischen Ostpreußen und den übrigen Teilen des Reiches durchführten, traten die Binnenwasserstraßen sehr an Bedeutung zurück. In Betracht kam die Verbindung von Königsberg durch das frische Haff, dann entweder durch die Elbinger Weichsel oder den Weichsel-Haffkanal oder die kanalisierte Nogat in die Weichsel, diese aufwärts bis zur Brahe und durch dieselbe und den Bromberger Kanal zur Netze in das Gebiet der Oder. Der Verkehr auf dieser Binnenwasserstraße war verhältnismäßig gering vor dem Kriege. Betrug er doch im Jahre 1913 nach den Angaben der Binnenschiffahrtsstatistik nur ca. 390 000 t, von denen ca. 270 000 allein auf das Weichselgebiet kamen. Der Grund lag darin, daß diese Binnenwasserstraßen nur für die Teile der Provinz Ostpreußen von Wert waren, die selbst eine schiffbare Verbindung bis Königsberg oder bis an das Frische Haff hatten. Sodann war die Beförderung auf den Binnenwasserstraßen unverhältnismäßig teuer. Konnte doch ein Gut für einen geringeren Preis von Ostpreußen nach dem Westen Deutschlands befördert werden auf dem Seewege mit doppeltem Umschlag, als das auf den Binnenwasserstraßen möglich war. Sehr viel trug auch zu der geringen Benutzung der Umstand bei, daß der Bromberger Kanal bis zum Jahre 1914 nur für Schiffskörper von geringem Raumgehalt zu benutzen war und erst nach seiner Erweiterung 400 t-Kähnen zugänglich geworden ist.

Für die Zukunft wird die Bedeutung der Binnenschiffahrt eine größere werden, auch für den Verkehr von Ostpreußen nach dem Reich. In erster Linie spricht dabei die Kohlenfrage mit. Die künftige Wirtschaftspolitik muß in Deutschland für den Verkehr, soweit es angängig ist, die Wege bevorzugen, die einen nur geringen Kohlenverbrauch beanspruchen. Der Verkehr wird sich auch diese Wege selbst suchen wegen der großen Verteuerungen der Eisenbahnfrachten. Eine Beförderungsart, wie sie vor dem Krieg in Ostpreußen sehr beliebt war und worauf auch vielleicht die Behauptung der Alliierten zurückzuführen ist, der Handel Ostpreußens mit dem übrigen Deutschland spiele sich größtenteils über See ab[1]), die Güter aus dem Binnenland mit der Bahn zum Hafen, dann auf dem Seeweg nach einem deutschen Westhafen und von dort wieder nach Umschlag auf die Bahn landeinwärts zu befördern, wird voraussichtlich an Bedeutung verlieren, weil einerseits Deutschland mit der Handelsflotte ein großer Teil seiner für die Küstenschiffahrt geeigneter Dampfer fortgenommen

[1]) Antwort der Alliierten a. a. O. S. 25.

ist und sodann, weil die Ausnahmetarife, die vor dem Kriege als Seehafentarife diesen Beförderungsweg besonders begünstigten, in Zukunft wegfallen dürften wegen der Bestimmungen des Art. 325 Fr. V. Denn danach kommen alle derartigen Vergünstigungen, die auf irgendeiner deutschen Strecke gewährt werden, ohne weiteres auch den Angehörigen der alliierten und assoziierten Mächte zugute.

Auch für die Binnenschiffahrt ist die Durchgangsfreiheit im Art. 89 auf den Wasserstraßen ausgesprochen, die zum polnischen Gebiet gehören. Besonders genannt sind an dieser Stelle die polnischen Hoheitsgewässer, obgleich ihnen eine praktische Bedeutung in dem Verkehr nicht zukommen dürfte. Es kommt nur die Danziger Bucht in Frage, aber auch diese nicht in ihrer ganzen Größe, da sie außer zu Polen noch zur Freistadt Danzig und zu Deutschland gehört. Für den Teil der Bucht, der vor dem polnischen Gebiet liegt, wird die Durchgangsfreiheit aller Wahrscheinlichkeit nach nur in Ausnahmefällen praktisch werden, weil Polen an seiner eigenen Küste vorläufig über keine geeigneten Häfen verfügt und die Benutzung der Hoheitsgewässer sich in der Hauptsache auf Notlandungen beschränken dürfte.

Die Weichsel, die für die Binnenschiffahrt eine so große Bedeutung hat, kann nicht als polnischer Strom bezeichnet werden. Sie durchfließt vor ihrer Mündung das Gebiet der Freistadt Danzig und der Umstand, daß Polen nach Art. 104 Abs. 3 die Überwachung und Verwaltung der Weichsel in dem künftigen Danzig-polnischen Staatsvertrag übertragen werden soll, ändert nichts daran, daß die Weichsel kein polnischer Fluß ist. Auch ist zu berücksichtigen, daß die Weichsel in dem oberen Teil ihres Laufes ukrainisches und litauisches Gebiet berührt und somit außer Polen auch diese Staaten Uferstaaten sind. Außerdem spricht für die Weichsel die Internationalisierung des Flusses mit, die erfolgt ist in dem Vertrage, den die alliierten und assoziierten Hauptmächte am 28. Juni 1919 mit Polen gemäß Art. 93 Fr. V. geschlossen haben. Der betreffende Art. 18 des Vertrages lautet folgendermaßen: En attendant la conclusion d'une convention générale pour le régime international des voies d'eau la Pologne s'engage à appliquer au réseau fluvial de la Vistule (y compris le Bug et le Narew) le régime précisé par les articles 332 à 337 du Traité de Paix avec l'Allemagne pour les voies d'eau internationales[1]).

Die bisherige Grundlage für die Regelung der Schiffahrt nicht nationaler Flüsse bildeten die Artikel 108—117 der Wiener Kongreßakte vom Jahre 1815[2]), von denen der Art. 109 die Freiheit der Schiffahrt aus-

[1]) Zeitschrift „Der Völkerbund" 1919, Nr. 17—19.
[2]) Fleischmann, Völkerrechtsquellen S. 15.

spricht: Die Schiffahrt auf dem ganzen Lauf der Flüsse, die mehrere Staaten durchfließen oder zwischen ihnen die Grenze bilden, soll von dem Punkte, wo der Fluß schiffbar wird, bis zur Mündung vollkommen frei sein und darf in bezug auf den Handel niemandem untersagt werden. Die Schiffahrtsabgaben sollten nach Art. 115 künftig nicht höher sein als bisher, vielmehr sollten sie zur Ermunterung der Schiffahrt möglichst herabgesetzt werden. Für den Rhein wurden auf dem Kongreß die entsprechenden Grundsätze aufgestellt und man hatte die Absicht, das auch für die übrigen internationalen Ströme zu tun, aber aus Mangel an Zeit wurde davon Abstand genommen. Trotzdem beschlossen war, daß sechs Monate nach Schluß des Kongresses für jeden Strom Bevollmächtigte der Uferstaaten zusammentreten sollten, um die erforderlichen Verträge zu vereinbaren, dauerte es noch lange, bis für die großen deutschen Ströme die Schiffahrtsakte zustande kamen.

Die Regelung der Weichselschiffahrt erfolgte zum erstenmal in einem Vertrag[1]) vom 3. Mai 1815 zwischen den Uferstaaten Preußen und Rußland, dem auch Österreich beitrat. Im Art. 22 dieses Vertrages war bestimmt, daß die Schiffahrt auf allen Strömen und Kanälen Polens der Vorzeit (1772) für die Angehörigen der beiden Staaten frei sein sollte. In dem im Jahre 1818[2]) abgeschlossenen preußisch-russischen Handels- und Schiffahrtsvertrag wurde die Freiheit der Schiffahrt aufrecht erhalten und ebenso in dem neuen Handelsvertrag vom Jahre 1825[3]), wo im Art. 5 die Schiffahrt auf der Weichsel, dem Njemen und den Nebenflüssen für frei von Abgaben erklärt wurde, mit Ausnahme von Abgaben für die Benutzung von Kanälen, Brücken usw. Eine eigentliche Schiffahrtsakte, wie sie für die übrigen internationalen Ströme aufgestellt wurde, kam für die Weichsel nicht zustande.

Während der Friedensvertrag die Internationalisierung aller größeren Flüsse in Deutschland, die nicht ausschließlich deutsches Gebiet durchströmen, ausspricht, war für die Weichsel eine derartige Maßnahme nicht getroffen. Anscheinend waren die alliierten Mächte bereits damals der Ansicht, daß die Weichselfrage keine deutsche Angelegenheit sei, daß Deutschland nicht zu den Uferstaaten gehöre und selbst, wenn die Abstimmung östlich der Weichsel günstig für Deutschland ausfallen würde, daß dann doch Polen ein, wenn auch kleiner Streifen am rechten Ufer zugesprochen werden müßte zur uneingeschränkten Überwachung des Stromes, wie es auch tatsächlich geschehen ist[4]).

---

[1]) Preuß. Gesetzsammlung 1815, S. 128.
[2]) Preuß. Gesetzsammlung 1818, S. 166.
[3]) Preuß. Gesetzsammlung 1825, S. 57.
[4]) Note des Obersten Rates in der Deutschen Allg. Ztg. 1920, Nr. 396.

Sehr wichtig ist es, ob aus den Bestimmungen dieses Vertrages, der doch zwischen den Hauptmächten und Polen abgeschlossen ist, für Deutschland überhaupt Rechte herzuleiten sind. An und für sich brauchte die Frage nicht aufgeworfen zu werden, wenn nicht in dem Art. 93 Fr. V. ausdrücklich auf diesen Vertrag verwiesen wäre. Mit seiner Unterschrift unter den Friedensvertrag hat Deutschland auch den Art. 93 unterschrieben. Der Vertrag, der in dem Artikel erwähnt wird, ist aber lediglich eine Vereinbarung der alliierten Mächte, ähnlich wie die Bestimmungen über den Völkerbund, und Deutschland ist an beiden als vertragschließender Teil unmittelbar nicht beteiligt. In gleicher Weise, wie aber die Völkerbundssatzung für Deutschland verpflichtend ist, müssen auch die aus dem Art. 93 sich ergebenden Verträge für Deutschland verbindlich sein, Deutschland muß die Möglichkeit haben, bei den Hauptmächten als Garanten dieses Sondervertrages auf Erfüllung des Minoritätenschutzes durch Polen zu dringen, zumal auch die Alliierten in ihrer Antwortnote auf die den Minoritätenschutz betreffenden Artikel verwiesen haben[1]).

Selbst wenn der Vertrag als solcher für Deutschland nicht verbindlich sein würde, ist anzunehmen, daß die Internationalisierung der Weichsel, die in dem Art. 18 erfolgt ist, auch von Deutschland anerkannt werden müßte, allerdings nicht mit der Begründung, daß völkerrechtliche Normen eine Allgemeingültigkeit hätten[2]), sondern weil es politisch unklug wäre von Deutschland, die Internationalisierung nicht anzuerkennen. Deutschland hätte den großen Vorteil, daß die Internationalisierung Polen auf seinem Gebiet und dem der Freistadt Danzig, wo es die Überwachung und Verwaltung der Weichsel hat, auch die aus den Artt. 332—337 Fr. V. sich ergebenden Verpflichtungen auferlegte, vor allem die in Art. 336 aufgestellten Maßnahmen der Stromfreihaltung. Für den bisher russischen Teil der Weichsel, der noch keine Regulierung erfahren hat, ist das von der größten Tragweite. Irgendwelche Nachteile würden aus der Internationalisierung der Weichsel für Deutschland nicht entstehen. Von den Abgaben, die Polen in dem polnischen und Danziger Teil der Weichsel nach Art. 333 erheben kann, deren Höhe aber durch den Artikel selbst begrenzt ist, würde der Art. 89 Fr. V. auch keine Befreiung geben für den Fall, daß die Weichsel zum polnischen Gebiet gehört, denn nach dem Art. 89 sind nur Durchfuhrgüter (marchandises, goods) abgabenfrei, eine Bestim-

---

[1]) Antwort der Alliierten a. a. O. S. 24.

[2]) Anderer Ansicht Bluntschli a. a. O. § 110. Sind die auf einem allgemeinen europäischen Kongreß versammelten Staaten einig über völkerrechtliche Bestimmungen, so sind dieselben für alle europäischen Staaten verbindliche rechtliche Vorschriften.

mung, die nicht auf die Schiffahrtsabgaben angewendet werden kann, da diese für den Schiffskörper als solchen erhoben werden.

Daß eine erfolgte Internationalisierung für Deutschland rechtsverbindlich ist, kann auch aus einigen anderen Bestimmungen des Friedensvertrages geschlossen werden. Nach dem Art. 379 Fr. V. verpflichtet sich Deutschland, jedem allgemeinen Abkommen über die internationale Regelung des Durchgangsverkehrs, der Schiffahrtswege . . . beizutreten, das zwischen den alliierten und assoziierten Mächten mit Zustimmung des Völkerbundes binnen fünf Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages abgeschlossen wird. Und ebenso verpflichtet sich Deutschland im Art. 117 die volle Gültigkeit aller Vereinbarungen anzuerkennen, die von den alliierten und assoziierten Mächten mit den Staaten abgeschlossen werden, die sich auf dem Gesamtgebiet des ehemaligen russischen Reiches, wie es am 1. August 1914 bestand, oder in einem Teile desselben gebildet haben oder noch bilden werden. Unmittelbar aus den Bestimmungen der beiden Artikel kann allerdings die Gültigkeit des oben erwähnten Vertrages nicht gefolgert werden, da es sich an den beiden Stellen um Verträge handelt, die nach dem Inkrafttreten des Friedensvertrages, also nach dem 10. Januar 1920 geschlossen werden, während der genannte Vertrag bereits am 28. Juni 1919 unterzeichnet wurde. Eine Ratifikation von allen Beteiligten — vor allem von den Vereinigten Staaten von Amerika — ist bisher noch nicht erfolgt und so auch der völkerrechtliche Abschluß des Vertrages noch nicht. Er kommt vielmehr erst nach dem Inkrafttreten des Friedensvertrages zustande und es können die Bestimmungen der Artt. 117, 379 Fr. V. dann direkt angewandt werden. Aber selbst wenn das nicht der Fall wäre, käme man zur Verbindlichkeit dieses Vertrages, da doch Deutschland selbst die künftigen von den alliierten und assoziierten Mächten abgeschlossenen Verträge anerkennen muß innerhalb der Grenzen der Artt. 117, 379.

Die Internationalisierung erstreckt sich nach dem Wortlaut des Art. 18 auf das Flußgebiet der Weichsel. Sie wird aber nicht die gesamten Binnenwasserstraßen erfassen, die für den Durchgangsverkehr Ostpreußen-Deutschland in Frage kommen, nicht den Bromberger Kanal und die Netze auf dem polnischen Gebiet. Der Ausdruck réseau ist hier in demselben Sinne gebraucht wie in dem Art. 331 Fr. V. Danach gehört zum Flußgebiet jeder schiffbare Teil, der mehr als einem Staat den natürlichen Zugang zum Meere mit oder ohne Umladung von einem Schiff in ein anderes vermittelt, sowie die Seitenkanäle und Fahrtrinnen, die zur Verdoppelung oder Verbesserung der von Natur aus schiffbaren Abschnitte des Flußgebiets oder zur Verbindung zweier von Natur aus schiffbarer Abschnitte

des gleichen Wasserlaufs gebaut werden. Die Folge ist, daß Deutschlands Berechtigung zur Schiffahrt auf der Weichsel sich aus dem Art. 332 Fr. V. ergibt, daß es sich bei der Durchgangsfreiheit auf dem Weichselflußgebiet nicht um eine Staatsservitut handelt[1]), daß aber das Recht zur Benutzung der nicht internationalisierten Flußläufe des polnischen Gebietes, die für den Durchgangsverkehr von Bedeutung sind, sich aus den Bestimmungen des Art. 89 Fr. V. herleitet.

Auf der Weichsel als internationalem Strom hat Deutschland nicht nur die Durchgangsfreiheit, sondern sämtliche Rechte, die sich aus dem Art. 332 ergeben, die viel weitergehend sind als das Durchfahrtsrecht des Art. 89. Die einzige Einschränkung, die Deutschland im Gegensatz zu den übrigen Staaten auferlegt ist, ist das Verbot der Cabotage zwischen den Häfen einer alliierten und assoziierten Macht ohne deren besondere Ermächtigung. Wohl aber kann Deutschland, was praktisch werden dürfte, regelmäßige Schiffsverbindungen auf der Weichsel unterhalten zwischen einem Hafen der Freistadt Danzig und polnischen Häfen, ohne hierzu einer besonderen Genehmigung zu bedürfen. Die Bestimmungen der Artt. 332 bis 337 gelten für die Weichsel bis zur Aufstellung eines allgemeinen Abkommens über die Verwaltung der internationalen Flußläufe, dem Deutschland, sofern es binnen fünf Jahren und mit Zustimmung des Völkerbundes erfolgt, beizutreten hat.

Ein internationaler Ausschuß für die Weichsel, wie er für die international erklärten deutschen Ströme mit Ausnahme der Memel errichtet ist, besteht noch nicht. Anscheinend sprachen politische Gründe dafür, dies aufzuschieben, bis sich die Verhältnisse der Uferstaaten übersehen lassen. Nach der Note des Obersten Rates[2]), die Deutschland zugunsten von Polen auf dem östlichen Weichselufer einen Streifen abspricht, gehört aber Deutschland nicht zu den Uferstaaten und dürfte voraussichtlich in dem Weichselausschuß nicht vertreten sein. In diesem Falle kann auch Deutschland Polen zur Einhaltung seiner Verpflichtungen aus den Artt. 336 und 337 Fr. V. nicht anhalten.

Die allierten und assoziierten Hauptmächte haben nach Art. 97 Abs. V Vorschriften zu erlassen, die der ostpreußischen Bevölkerung den Zugang zur Weichsel und die Benutzung des Stromes für sie selbst, für ihre Güter (englischer Text: commerce d. h. Handel) und für ihre Schiffe unter angemessenen Bedingungen und unter vollster Rücksichtnahme auf ihre Interessen sichern. Der Sinn dieser Bestimmung dürfte der sein, Ostpreußen die Rechte eines Uferstaats in der Weise zu gewähren, daß es in

---

[1]) Clauß a. a. O. S. 191.
[2]) Deutsche Allg. Ztg. 1920, Nr. 396.

den Weichselhäfen dieses Gebietsteiles vor allem in Kurzebrack das Umschlagsrecht von der Bahn auf Weichselkähne und umgekehrt hat und somit für den Durchgangsverkehr besonders nach dem südlichen Teil Ostpreußens günstigere Wege bekommt.

In einem Sonderabkommen[1]) wurde zwischen Polen und Deutschland vereinbart, daß das für die Benutzung der Schiffahrtswege in dem abgetretenen Gebiet unentbehrliche Material von Deutschland zurückgelassen werden sollte. Nach dem Art. 339 Fr. V. hätte die Festsetzung durch einen von den Vereinigten Staaten zu bestimmenden Schiedsrichter zu erfolgen gehabt und so sollte eine unnötige Unterbrechung des Binnenschiffahrtsverkehrs vermieden werden.

III. Sonstiger Verkehr.

Die Schnelligkeit der Entwicklung von den ersten Anfängen der lenkbaren Luftschiffe und Flugzeuge bis zu der Vollkommenheit und Betriebssicherheit, den diese Beförderungsmittel jetzt erreicht haben, läßt für den künftigen Verkehr eine große Steigerung in der Verwendung derselben erwarten. Für eine, vor allem schnelle Verbindung der beiden getrennten deutschen Gebietsteile hat der Luftverkehr in der Zukunft eine große Bedeutung.

Unter den einzelnen Wegen, die für den Durchgangsverkehr des Art. 89 in Frage kommen, ist der Luftweg nicht besonders genannt, aber auch nicht ausgeschlossen. Aus dem Wesen des Durchgangsrechtes als Staatsservitut aber ergibt sich, daß sie sich auf das gesamte Staatsgebiet des belasteten Staates erstreckt. Ob zum Gebiet eines Staates auch die Luft gehört oder aber, ob der Luftraum frei ist und Staatsservituten folglich dort nicht bestehen können, ist eine Frage, über die in der Literatur verschiedene Ansichten bestehen.

Eine Anzahl von Autoren tritt für die grundsätzliche Freiheit der Luft ein und läßt nur bestimmte Selbsterhaltungsrechte des Grundstaates diese beschränken. In umfassender Weise vertrat diese Theorie der Franzose Fauchille in seiner Schrift „Le domain aérien et le régime juridique des aérostats". Sie wurde auf seine Berichterstattung hin im Jahre 1906 vom Institut de droit international angenommen in der folgenden Fassung: L'air est libre. Les états n'ont sur lui, en temps des paix et en temps de guerre que les droits nécessaires à leur conservation[2]). Denselben Standpunkt von der grundsätzlichen Freiheit der Luft vertritt auch Nys[3]) und

---

[1]) Zusatzprotokoll betr. Ausführung des Art. X der deutsch-polnischen Vereinbarungen in: Die aus Anlaß des Inkrafttretens a. a. O.

[2]) Zitiert bei Nys a. a. O. I, S. 585.

[3]) Nys a. a. O. I, S. 587.

ebenso der Züricher Professor Meili[1]). Diese Vertreter der Luftfreiheit nehmen aber alle eine verschieden hoch bemessene untere Schicht aus, die der Hoheit des Grundstaates unterliegt. Fauchille bemißt sie auf 1500 m, namentlich, weil die Spionage durch Photographieren von dieser Höhe aus nicht mehr möglich sei. (!)

Genau wie die Rechtsverhältnisse des Meeres mit dem mare liberum des Grotius anfingen, vertreten auch die Völkerrechtsautoren, die zuerst zu den Herrschaftsverhältnissen am Luftraum Stellung nehmen, kurz nach der Erfindung des lenkbaren Luftschiffes denselben Standpunkt, und stellten so dem neuen Verkehrsmittel bei der proklamierten Luftfreiheit eine ungeahnte Zukunftsmöglichkeit in Aussicht. Aber doch sprechen grundsätzliche Bedenken gegen die Freiheit der Luft nach Analogie des mare liberum. Das Meer muß frei sein, weil auf ihm die Verbindungswege von Land zu Land führen. Eine notwendige Verbindung besteht nicht zwischen dem Meer und dem Land, wohl aber zwischen Luft und Land, da letzteres nicht ohne den Luftraum sein kann. Der Zusammenhang zwischen der Luft und dem darunter liegenden Land äußert sich wegen des Gesetzes der Schwerkraft noch in den höchsten Höhen. Die feindliche Einwirkung durch Sprengstoffe und auch durch Beobachtung ist noch aus den höchsten Höhen möglich. Der Krieg war ein Beispiel dafür, wie er überhaupt die gänzliche Unhaltbarkeit der Theorie der Luftfreiheit erwiesen hat.

Eine andere Theorie sieht die Lösung nach Analogie mit dem Küstenmeer. Sie nimmt also eine untere Zone an, die der Herrschaft des zugehörigen Staates unterworfen ist und eine obere Zone, die frei ist. Wie die Küstengewässer mit zunehmender Reichweite der Geschütze eine immer größere Ausdehnung annehmen, so finden wir auch hier den der Gebietshoheit unterworfenen Luftstreifen immer breiter werdend. v. Holtzendorf setzt die Zone fest nach Reichweite der Handfeuerwaffen „wegen der nur vertikalen Schießmöglichkeit der Kanonen"[2]). Bluntschli nimmt bereits Kanonenschußweite an[3]). Ein moderner Vertreter dieser Theorie, Scholz, vertritt den Standpunkt, die Bemessung der Zonenhöhe müsse dem Erfordernis des Staatsinteresses überlassen bleiben, jedenfalls erstrecke sich die Zone über Kanonenschußhöhe hinaus und sei dehnbar bis in die höchsten Höhen, die menschlicher Einwirkung noch zugänglich sind[4]). Der Nachteil, der dieser Theorie anhaftet, ist, daß die Grenzen sich

[1]) Meili, Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht, Zürich 1908, S. 46.
[2]) v. Holtzendorff, im Handbuch d. V. R., Hamburg 1885, II, S. 230.
[3]) Bluntschli, a. a. O. S. 632.
[4]) Scholz, Räumliche Erweiterung der Gebietshoheit in der Zeitschrift für Völkerrecht 1911, S. 163.

dauernd verschieben, da einerseits die Flughöhen ständig größer werden und auch die Abwehrmittel zunehmen, aber wie der Weltkrieg zeigte, letztere doch nicht Schritt halten mit dem Zunehmen der Flughöhe.

Eine dritte Theorie vertritt den Standpunkt, der Luftraum unterliege der unbeschränkten Gebietshoheit des Grundstaates[1]), ein Standpunkt, an dem ein seiner Macht und seines Rechtes bewußter Staat festhalten muß. Es ist allerdings etwas Sonderbares, den Luftraum bis in die höchsten Höhen, die einer menschlichen Einwirkung unzugänglich sind, ja es vielleicht auch bleiben werden, als der Gebietshoheit unterworfen zu denken[2]). Für die rechtliche Behandlung kommt schon die Möglichkeit einer tatsächlichen Beherschung in Frage, es genügt, daß sie einmal eintreten kann, noch weniger, es genügt sogar, daß sie allein rechtlich statuiert wird. Dem Staat steht demnach an dem gesamten bis in die höchsten Höhen reichenden Luftraum über seinem Land- und Küstengebiet die unbeschränkte Gebietshoheit zu, ein Standpunkt, auf dem auch die alliierten Mächte im Friedensvertrag stehen. Die Artt. 313—320 Fr. V. sind ein Beweis dafür, daß Deutschland die unbeschränkte Souveränität an dem Luftraum seines Gebietes hat.

Eine weitere Frage ist, ob Deutschland nach dem Friedensvertrag überhaupt berechtigt ist, die Luftschiffahrt auszuüben. Über die militärische und die Seeluftfahrt enthalten die Artt. 198—202 genaue Bestimmungen. Danach darf Deutschland Luftstreitkräfte weder zu Lande noch zu Wasser unterhalten. Das vorhandene militärische und Marineluftfahrzeugmaterial muß an die alliierten und assoziierten Hauptmächte ausgeliefert werden und nach Art. 201 ist die Herstellung und Einfuhr von Luftfahrzeugen und Motoren oder von Teilen derselben zeitweilig verboten. Im übrigen aber darf das Deutsche Reich und dürfen Deutsche Luftfahrzeuge besitzen.

Auch die Vertreter der Lehre von der unbeschränkten Gebietshoheit des Staates am Luftraum erkennen an, daß die Beschränkung nicht soweit gehen darf, den Luftschiffverkehr über dem Staatsgebiet überhaupt zu verhindern. Die obere Luftschicht muß, auch wenn sie nicht staatenfrei ist, den Angehörigen sämtlicher Staaten unter Vorbehalt gewisser polizeilicher Rücksichten zum Befahren in Friedenszeiten offen bleiben. Wenn der

---

[1]) v. Liszt a. a. O. S. 78. Ullmann a. a. O. S. 289. Zitelmann, Luftschiffahrtsrecht, Leipzig 1910, S. 23. Kohler, Luftschiffahrt im Völkerrecht in der Zeitschrift für Völkerrecht 1910, S. 590.

[2]) Es handelt sich hierbei stets um den Luftraum, die Atmosphäre, während der Ätherraum überall außer Betracht bleibt.

Staat in solchen Höhen jede Zirkulation verbieten wollte, so wäre das ein schweres Unrecht gegen die vernünftigen Ziele der Menschheit[1]).

Dies Recht hat auch Deutschland über dem polnischen Gebiet nach den allgemeinen Regeln des Völkerrechts, darüber hinausgehend aber noch die Durchgangsfreiheit im Luftverkehr auf Grund des Art. 89. Hierbei sind die von Polen erlassenen Passagevorschriften, soweit sie gleichmäßig für die Luftfahrzeuge aller Nationen über dem polnischen Gebiet erlassen werden, zu beobachten. Vorschriften kommen dabei in Betracht, die die Luftpolizei, das Luftverkehrsrecht, d. h. das Vorschreiben bestimmter Flughöhen und Flugrichtungen sowie die Kenntlichmachung des Flugzeuges bei Nacht betreffen. Es wird sich dabei auch um Verbote handeln, Festungsbezirke und größere Ortschaften zu überfliegen, wie derartige Vorschriften bereits vor dem Krieg in verschiedenen Staaten bestanden. Bei der für Flugzeuge verhältnismäßig kurzen Strecke werden Zwischenlandungen mit Ausnahme von Notlandungen voraussichtlich nicht vorkommen. Bei derartigen Notlandungen genießen die deutschen Flugzeuge dieselben Rechte wie die polnischen bezw. die Meistbegünstigten.

Erforderlich ist, daß die deutschen Luftfahrzeuge, die das polnische Gebiet überfliegen, ihre Nationalität kenntlich machen. Auch darüber bestehen noch keine gemeinsamen Bestimmungen. Es ist aber anzunehmen, daß auch hier die Unterscheidungsmerkmale in ähnlicher Weise getroffen werden, wie das während des Krieges bei den militärischen Flugzeugen der Fall war, was sich als sehr brauchbar erwiesen und zu Verwechselungen nicht geführt hat. Welche Luftfahrzeuge aber als deutsche zu bezeichnen sind und demgemäß die Vergünstigung des Art. 89 genießen, muß der deutschen Regierung überlassen bleiben. Am zweckmäßigsten wäre es, wenn diese Frage schon wegen der Ähnlichkeit der Luftschiffe mit den Seeschiffen in der Weise geregelt würde, wie sie im Gesetz betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe vom 22. Juni 1899 für die Seeschiffe getroffen worden sind. Ebenso muß es der deutschen Regierung überlassen bleiben, über den Befähigungsnachweis zum Führen sowie über die Erfordernisse, die im Interesse der Betriebssicherheit an das Flugzeug zu stellen sind, zu entscheiden.

Besondere Erfahrungen sind mit dem Luftverkehr über dem polnischen Korridor bisher noch nicht gemacht. Als allerdings zur Entlastung der Seetransporte vor der Abstimmung eine regelmäßige Luftbeförderung der Abstimmungsberechtigten eingerichtet wurde, wovon auch der Berliner polnischen Gesandtschaft Mitteilung gemacht war, hatte dieser Flugverkehr

---

[1]) Kohler, Luftschiffahrt im Völkerrecht in der Zeitschrift für Völkerrecht 1910, S. 590.

unter Beschießungen seitens der Polen zu leiden, was zu einer Einstellung der Verbindung führte.

Außer diesen erwähnten Durchgangsmöglichkeiten wird aller Voraussicht nach in der Zukunft der Kraftwagenverkehr eine größere Bedeutung erlangen. Daß er in dem Art. 89 einbegriffen ist, ergibt sich daraus, daß die Durchgangsfreiheit sich erstreckt u. a. auf den Verkehr mit Wagen (voitures, carriages) und daß hier nicht die Wege vorgeschrieben sind wie im Art. 321, wo sich nur Eisenbahnen, schiffbare Wasserläufe und Kanäle aufgeführt finden.

Für den Kraftwagenverkehr ist die Durchgangsfreiheit nicht so einfach zu regeln, wie das z. B. bei dem Eisenbahnverkehr der Fall ist. Die Vorsichtsmaßregeln, die getroffen werden müssen, um etwaigen Zollvergehen entgegenzuwirken, sind bei der Art des Verkehrs schwieriger zu treffen. Da der Durchgangsverkehr nach dem Recht der Meistbegünstigung und nicht der Gegenseitigkeit zu erfolgen hat, ist ein polnisches Verlangen nach dem Besitz eines Passes auch hier nicht gerechtfertigt. Nach den Bestimmungen des Art. 89 haben die Durchfuhrgüter von Zoll und ähnlichen Abgaben frei zu bleiben und so wird sich hier eine Regelung am einfachsten vollziehen lassen, indem für alles, was nicht zu den Betriebsmitteln gehört und was nach den polnischen Bestimmungen verzollt werden muß, zunächst der Zoll zu entrichten ist, der beim Verlassen des polnischen Gebietes zurückvergütet wird oder aber, sofern das praktisch durchführbar ist, daß der Inhalt des Wagens unter Zollverschluß genommen wird, dessen Unversehrtheit beim Verlassen des polnischen Gebietes zu prüfen ist.

Die Anforderungen, die an die Betriebssicherheit des Fahrzeuges und an die Befähigung des Führers gestellt werden, waren für den internationalen Verkehr vor dem Kriege geregelt durch das Internationale Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Im Art. 282 ist unter den noch in Geltung befindlichen Kollektivverträgen auch das vorstehende Abkommen genannt. Es gilt nur zwischen Deutschland und denjenigen alliierten und assoziierten Mächten, die daran als „Vertragschließende" beteiligt sind. Trotzdem das Abkommen von Rußland mit abgeschlossen war, kann seine Geltung für Polen nicht behauptet werden. Der polnische Staat hat als solcher dasselbe nicht abgeschlossen, und Polen kann auch nicht etwa als Rechtsnachfolger Rußlands bezeichnet werden, da es sich, außer aus russischen Gebietsteilen, auch aus deutschen und österreichischen zusammensetzt. Es spricht weiter für unsere Auffassung der Art. 292 Fr. V., wonach alle mit Rußland oder irgendeinem Staate, oder irgendeiner Regierung, deren Gebiet früher einen Teil Rußlands bildete, vor dem 1. August 1914 geschlossenen Verträge, Übereinkommen oder Abmachungen

aufgehoben werden. Immerhin besteht aber für Polen die Möglichkeit, diesem Vertrag zu adhärieren, so daß dann wohl die Bestimmungen dieses Abkommens im Durchgangsverkehr Platz greifen dürften.

5. Das deutsch-polnisch-Danziger Durchgangsabkommen.

Da die Bestimmungen über die Regelung des Durchgangsverkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland auf Grund des Art. 89 Fr. V. nicht ausreichten, einen den Wirtschaftsinteressen beider deutscher Gebietsteile genügenden, reibungslosen Verkehr zu gewährleisten, hatten die Verfasser des Friedensvertrages selbst genaue Einzelheiten festgesetzt für ein künftiges Abkommen, das auch sie für nötig hielten.

Der Art. 98 Fr. V., der die darauf bezüglichen Bestimmungen enthält, lautet folgendermaßen:

„Deutschland und Polen werden binnen Jahresfrist nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages Übereinkommen abschließen, deren Wortlaut im Streitfalle von dem Rat des Völkerbundes festgesetzt wird und die einerseits Deutschland für den Eisenbahn-, Draht- und Fernsprechverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das polnische Gebiet die volle Möglichkeit geeigneter Betätigung gewährleisten und andererseits Polen für seinen Verkehr mit der freien Stadt Danzig durch das etwa auf dem rechten Weichselufer zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig liegende Gebiet die gleiche Möglichkeit sichert."

Es ist auffallend, daß die Bestimmungen, die, was die Regelung des Verkehrs zwischen Ostpreußen und Deutschland betrifft, sinngemäß zu dem Art. 89 gehören müßten, als besonderer Artikel in dem Abschnitt IX „Ostpreußen" untergebracht sind. Vielleicht ist es geschehen, weil hier auch Bestimmungen für den Eisenbahnverkehr zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig auf dem rechten Weichselufer festgelegt sind, für den Verkehr auf der Mlawa-Marienburger Eisenbahn. Der günstige Ausgang der Volksabstimmung am 11. Juli 1920 ließ nun den zweiten Teil des Artikels 98 praktisch werden.

Bereits kurze Zeit nach Inkrafttreten des Friedensvertrages kamen Verhandlungen zustande zwischen Deutschland und Polen über den Durchgangsverkehr nach Ostpreußen. Die gemeinsamen Verhandlungen fanden seit dem 23. Februar 1920 in Warschau statt, wurden jedoch Mitte März 1920 dadurch zum Stocken gebracht, daß die polnische Regierung infolge des Kapputsches die Vollmachten der deutschen Unterhändler nicht mehr für ausreichend anerkennen wollte. Schon während dieser

Verhandlungen hatte die deutsche Regierung in einer Note vom 10. März 1920 die Botschafterkonferenz in Paris auf die Schwierigkeiten im Durchgangsverkehr nach Ostpreußen hingewiesen. In ihrer Antwort vom 26. März 1920 betonte die Botschafterkonferenz, das Interesse, das sie der Frage entgegenbrächte, und regte bei Deutschland und Polen den baldigen Abschluß der im Art. 98 des Friedensvertrages vorgesehenen Übereinkommen an.

Deutschland bemühte sich infolgedessen, bei den am 12. April 1920 in Paris begonnenen Verhandlungen über die Fragen der Abrechnung, eine Fortsetzung der in Warschau abgebrochenen Verhandlungen über den Durchgangsverkehr zu ermöglichen. Polen lehnte jedoch den deutschen Vorschlag ab. Eine neue deutsche Note vom 17. Mai ersuchte die Botschafterkonferenz über die Fragen des Durchgangsverkehrs bei Polen erneut zu vermitteln. Eine Entscheidung der Botschafterkonferenz erging erst im August, die Mitteilung an die deutsche Regierung, daß ein Spezialkomitee zur Redaktion der in Art. 98 vorgesehenen Konvention gebildet werden sollte. Am 6. Oktober 1920 trat dieses Komitee dann in Paris zusammen. Nach wiederholten Unterbrechungen wurden die Verhandlungen vom 22. November 1920 ab fast dauernd gepflogen. Die an sich schon schwierigen Verhandlungen unter der Leitung des von der Botschafterkonferenz beauftragten französischen Eisenbahnfachmanns Leverve wurden dadurch noch verwickelter, daß Danzig, über dessen Gebiet ja sich der Durchgangsverkehr mit abspielt, als dritter vertragschließender Teil hinzutrat. Nach der am 9. November 1920 zwischen Danzig und Polen abgeschlossenen Konvention (Artt. 2 u. 6) hat zwar Polen internationale Verträge für Danzig abzuschließen, jedoch nur nach vorheriger „Konsultation" Danzigs. Zwischen Polen und Danzig wurde längere Zeit gestritten, wie der Begriff Konsultation auszulegen sei und in welcher Form sie sich zu vollziehen habe. Da außerdem die Verhandlungen nicht ununterbrochen fortgeführt werden konnten, war es unmöglich, das Übereinkommen bis zum 10. Januar 1921, dem im Friedensvertrag vorgesehenen Termin, abzuschließen. Deutschland und Polen einigten sich daher am 7. Januar 1921 auf eine Deklaration, in der beide Parteien erklärten, aus dem Ablauf der Frist keine Folgerungen ziehen zu wollen, solange nicht der Verlauf der Verhandlungen ihnen die Überzeugung geben würde, daß ein Übereinkommen in angemessener Frist nicht zustande käme.

Am 16 Februar 1921 wurde sodann der Vertrag in Paris paraphiert, womit die materiellen Beratungen zu Ende gebracht waren. Die Unterzeichnung erfolgte ebenfalls in Paris seitens des Deutschen Reiches durch den Gesandten v. Mutius und seitens Polen sowie der Freistadt Danzig

durch den polnischen Departementsdirektor im Ministerium des Auswärtigen Olszowski, nachdem die Konsultation Danzigs durch Polen in der Weise erfolgt war, daß für die Teile des Übereinkommens, an denen Danzig nur mittelbares Interesse hatte, der Danziger Senat seine Zustimmung der polnischen Regierung mitteilte. Für die Teile der Konvention, welche Danzig unmittelbare Rechte oder Pflichten geben, behielt sich der Senat indes vor, die Konsultation in Form eines Gesetzes zu vollziehen.

Allgemeines[1]).

Ausgehend von dem von uns dargelegten Gesichtspunkte, daß die Regelung des ostpreußisch-deutschen Durchgangsverkehrs im Art. 89 und dem besonderen Korridorvertrag den fehlenden räumlichen Zusammenhang zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland ersetzen will, ist einer der Hauptpunkte, daß für die Ausdehnung des Verkehrs allein das deutsche Wirtschaftsbedürfnis maßgebend sein soll. Polen hat infolgedessen die Verpflichtung, mit seinen eigenen Betriebsmitteln den gesamten dem polnischen Netze angebrachten Eisenbahndurchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet durchzuführen. Andererseits erkennt Deutschland an, daß augenblicklich die Leistungsfähigkeit der polnischen Eisenbahnen bezüglich der Betriebsmittel nicht den Bedürfnissen des deutschen Durchgangsverkehrs genügt, und es verpflichtet sich daher, Polen während eines Zeitraums von 5 Jahren eine Anzahl von Lokomotiven zu leihen, die im gegenseitigen Einvernehmen durch die beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen für jede Fahrplanperiode festgesetzt wird. Um Polens Verpflichtungen sicherzustellen, stellt Deutschland im Falle großer Kohlennot eine Aushilfe für Polen in Aussicht (Artt. 22, 27 und 111).

Im Kriegsfalle treten die Verkehrsbestimmungen nicht ohne weiteres außer Kraft. Will eines der Durchgangsländer im Falle eines Krieges in Europa den Durchgangsverkehr einschränken, so muß es die Gegenpartei auf diplomatischem Wege hiervon verständigen und die Einschränkung kann frühestens 48 Stunden nach dieser Benachrichtigung in Kraft treten.

Besondere Umstände machten es erforderlich, die Verpflichtung Polens festzulegen, keine Unterbindung des Durchgangsverkehrs vorzunehmen. Nur vorübergehend darf der Transitverkehr unterbrochen oder

[1]) Die folgenden Ausführungen halten sich eng an die Denkschrift des Auswärtigen Amtes zum Gesetz über das Durchgangsabkommen. Reichstagsdrucksache Nr. 2191.

gehemmt werden: im Falle der Notwendigkeit und äußersten Dringlichkeit, das sind Fälle höherer Gewalt oder ähnliche, wie etwa ein Streik der Eisenbahner oder Angestellten.

Da nach unseren Darlegungen das Durchgangsrecht eine Staatsservitut ist, aber trotzdem für den Durchgangsverkehr gemäß der polnischen Auffassung eine Exterritorialität nicht beansprucht werden kann, sucht der Art. 6 des Vertrages diese beiden Gesichtspunkte zu vereinigen. Der Verkehr von und nach Ostpreußen unterliegt demnach den polnischen Gesetzen, die sich auf die öffentliche Ordnung und Sicherheit beziehen. Verhaftungen dürfen jedoch nur vorgenommen werden, falls einer der Reisenden im Hoheitsgebiete des Durchgangslandes und während seines Aufenthaltes in diesem Lande ein Verbrechen oder Vergehen begangen hat. Übertretungen schalten demnach als Verhaftungsgrund aus. Deutschland hatte sich bemüht, das polnische Recht zur Verhaftung nur auf solche Verbrechen und Vergehen zu beschränken, die während der Reise selbst begangen sind. Jedoch ließ sich das nicht erreichen. Da aber durch einen Ergänzungsamnestievertrag zwischen Deutschland und Polen vom 12. Februar 1921 die bis zum 1. Dezember 1920 begangenen politischen Verbrechen und Vergehen der Amnestie unterfallen sollen, werden für die Vergangenheit politische Vergehen und Verbrechen keinen Anlaß zu Verhaftungen geben.

Auf Grund der Bestimmungen des Versailler Friedens erstreckt sich der Durchgangsverkehr auf die von Deutschland an Polen abgetretenen ehemals preußischen Gebietsteile und die Freie Stadt Danzig, für den polnischen Durchgangsverkehr auf das rechte Weichselufer innerhalb der Grenzen des Art. 96 des Fr. V., also auf das ehemalige Abstimmungsgebiet Westpreußens. Gemäß unseren Ausführungen konnte der Durchgangsverkehr nicht lediglich auf den sogenannten Korridor beschränkt werden, sondern mußte alle Gebiete einschließen, die ehemals zu Deutschland gehörten. Weitergehend wird im Art. 1 des Abkommens Polen die Verpflichtung auferlegt, falls unvorhergesehene Ereignisse den Durchgangsverkehr über das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet beeinträchtigen sollten, einen Eisenbahnverkehr durch das Gebiet des ehemaligen Königreichs Polen, so wie es durch den Wiener Kongreß geschaffen war, sicherzustellen.

Obgleich im Art. 89 des Friedensvertrages von dem Gebiet der Freien Stadt Danzig nicht die Rede ist, werden auf Grund des Art. 33 der Konvention zwischen Danzig und Polen vom 9. November 1920 die Bestimmungen betreffend den Durchgangsverkehr auf das Danziger Gebiet ausgedehnt, weil einige wichtige Durchgangslinien durch das Danziger Gebiet führen.

Grundsätzlich zerfällt in Zukunft der Durchgangsverkehr in einen privilegierten und einen gewöhnlichen Verkehr. Die Beförderung der Reisenden im privilegierten Verkehr vollzieht sich in Zügen oder in hierfür besonders bestimmten Zugteilen. Er spielt sich ab auf bestimmten, im Abkommen festgelegten Strecken, die vor dem Kriege für den Verkehr zwischen Ostpreußen und anderen Teilen des Deutschen Reiches von Bedeutung waren. Unter besonderen Voraussetzungen können auf Antrag einer Partei diese Strecken abgeändert werden. Der Verkehr in den privilegierten Zügen ist in Friedenszeiten frei von jeder Ausweispflicht. Weder ein Reiseausweis noch ein polnisches Visum können verlangt werden. Im Falle eines Krieges in Europa kann allerdings in diesen Zügen für deutsche Staatsangehörige ein Identitätsausweis, für Ausländer ein Nationalpaß mit polnischem Visum gefordert werden. Die Reisenden in diesen Zügen sind, ebenso wie ihr Gepäck, frei von allen Zollförmlichkeiten. Allerdings ist es verboten, diese Züge während ihrer Fahrt durch das Durchgangsland zu verlassen. Auch dürfen irgendwelche Gegenstände weder hineingenommen noch herausgereicht werden. Wie für den Personenverkehr ist auch für den Güterverkehr ein solcher privilegierter Verkehr vorgesehen, der sich ebenfalls in ganzen Zügen vollzieht und gleichfalls der Zollpflicht nicht unterliegt.

Der sogenannte gewöhnliche Verkehr, worunter der Verkehr auf allen den Verkehr zwischen den vertragschließenden Teilen geöffneten Eisenbahnlinien verstanden wird, die auf dem von Deutschland an Polen abgetretenen und dem Danziger Gebiet liegen, ist ebenfalls als solcher zollfrei, unterliegt aber den Zollförmlichkeiten. Die Reisenden dieser Züge müssen mit einem Identitätsausweis mit polnischem Visum versehen sein. Die Kosten des Visums für diesen Verkehr sind den bisher geltenden gegenüber stark ermäßigt. Auch ist bestimmt, daß ein Jahr nach Inkrafttreten des Durchgangsabkommens in neuen Verhandlungen versucht werden soll, weitergehende Erleichterungen für die Reisenden des gewöhnlichen Durchgangsverkehrs zu erreichen.

In zwei wichtigen Fragen war eine Einigung zwischen Deutschland und Polen nicht zu erzielen. Der erste Punkt bezog sich auf die Regelung des Militärverkehrs mit Ostpreußen. Über den normalen Militärverkehr sind eingehende Bestimmungen im Kapitel III des Abkommens getroffen, nachdem schon vorher ein vorläufiger Vertrag über die Regelung des Militärverkehrs geschlossen war. Eine Lösung war dagegen nicht möglich über die für Ostpreußen ungeheuer wichtige Frage, ob Deutschland im Fall eines außergewöhnlichen Bedarfs größere Truppenmengen von und nach Ostpreußen durch polnisches Gebiet senden darf. Deutschland muß

darauf dringen, daß ihm das Recht des gänzlich unbehinderten Militärverkehrs schon deshalb eingeräumt wird, weil der Friedensvertrag hierfür eine Ausnahme im freien Transit nicht vorsieht. Auch können zahlreiche Fälle eintreten, in denen eine schnelle Verstärkung der in Ostpreußen liegenden Truppen erforderlich ist, wie es sich, beispielsweise im Sommer 1920 ereignete, wo die in Ostpreußen befindlichen Truppen nicht ausreichten, um die Grenze hinreichend zu sichern. Auch innere Unruhen können eine schleunige Verschiebung von Truppenkörpern von und nach Ostpreußen nötig machen. Man darf sich allerdings darüber nicht täuschen, daß, wenn etwa nötige Truppenverstärkungen zum Zwecke der Sicherung gegen einen polnischen Überfall nötig würden, die getroffenen Bestimmungen von der polnischen Seite doch nicht gehalten würden. Eine Einigung über diese Fragen zu erzielen, war in Paris nicht möglich. Man kam jedoch überein, die Verhandlungen zu späterer Zeit wieder aufzunehmen, um dann eine Lösung zu finden.

Die zweite wichtige Frage, die nicht zu einer Lösung gebracht werden konnte, war die Regelung des Luftverkehrs mit Ostpreußen. Deutschland verlangt mit Recht, eine Verbindung zwischen den beiden getrennten Gebietsteilen über das polnische Gebiet mit Flugzeugen unterhalten zu können. Wie aus unseren Darlegungen über den Luftverkehr S. 78 hervorgeht, ist er selbstverständlich in den Durchgangsverkehr aus den von uns angeführten Gründen mit einbegriffen. Polen dagegen steht auf dem Standpunkt, daß im Art. 89 nur die Durchgangsfreiheit zu Wasser und zu Lande einbegriffen ist, daß nach Art. 314 des Friedensvertrages zwar den alliierten und assoziierten Mächten das Recht verliehen ist, deutsches Gebiet zu überfliegen, daß aber Polen nicht zur Gegenseitigkeit verpflichtet ist. Polen könne den Verkehr deutscher Flugzeuge über polnisches Gebiet auch deshalb nicht zulassen, weil Deutschland nicht zu den abschließenden Mächten der Luftkonvention vom 13. Oktober 1919 gehöre, und Polen nach dieser Konvention nur Flugzeuge derjenigen Mächte über sein Gebiet verkehren lassen dürfe, welche die Konvention unterzeichnet hätten. Von deutscher Seite wurden die polnischen Vorbehalte als nicht zutreffend bezeichnet. Es wurde dagegen eingewendet, daß es sich bei dem Luftverkehr mit Ostpreußen gar nicht, wie bei den durch die Luftkonvention vom Oktober 1919 geregelten Fragen um einen Verkehr von einem Lande über ein zweites in ein drittes handelt, sondern um einen Verkehr zwischen zwei Teilen desselben Landes, und daß infolgedessen die Bestimmungen der Konvention vom 13. Oktober 1919 auf den deutsch-ostpreußischen Luftverkehr keine Anwendung zu finden hätten. Für den Teil des Luftverkehrs, der praktisch zurzeit am wichtigsten ist, den Luftpostverkehr, spricht

sich Art. 89 überdies insofern ganz klar aus, als Deutschland darin die Freiheit des Postverkehrs über das polnische Gebiet ohne Einschränkungen zugestanden wird. Da bereits vor dem Kriege ein Luftpostverkehr von und nach Ostpreußen bestand, ist in den „services postaux" von denen Art. 89 spricht, auch der Luftpostverkehr mit eingeschlossen. Trotzdem war es nicht möglich, die Polen von der Richtigkeit der deutschen Auffassung zu überzeugen. Es blieb nichts übrig, als diesen Punkt offen zu lassen und im Schlußprotokoll die beiderseitigen Standpunkte einander gegenüberzustellen. Der einleitende Art. 1 des Abkommens spricht infolgedessen nur von allen Beförderungsarten zu Wasser und zu Lande.

Eine der wichtigsten Errungenschaften des Abkommens ist die Einsetzung eines ständigen Schiedsgerichts, dem alle Streitfälle, die bei der Auslegung und Ausführung des Abkommens vorkommen können, zu unterbreiten sind. Der Vorsitzende muß Angehöriger einer neutralen Macht sein, der Sitz des Schiedsgerichts ist Danzig. Damit ist eine unparteiische Stelle geschaffen, die über die Einhaltung der Bestimmungen des Abkommens zu wachen hat. Es ist zwar zu hoffen, daß sich der Durchgangsverkehr künftighin glatter abwickeln wird, als es bisher seit dem Bestehen des Korridors der Fall war, aber bei der Fülle der durch den Vertrag angeschnittenen Fragen wird es an Meinungsverschiedenheiten über seine Auslegung oder seine Durchführung schwerlich fehlen. Durch besondere Bestimmungen ist dafür gesorgt, daß die Entscheidungen des Schiedsgerichts ohne Verzug ergehen können. Das Schiedsgericht entscheidet in einer Zusammensetzung von drei Richtern, jedesmal der Vorsitzende und der Vertreter der betreffenden Staatsregierung, der deutschen auf der einen Seite und der Danziger oder polnischen andererseits.

Von grundlegender Bedeutung sind die Bestimmungen über das Inkrafttreten des neuen Abkommens. Bei der Unterzeichnung ist zugesagt worden, die Ratifikation innerhalb zweier Monate vorzunehmen. Wenn das Abkommen innerhalb dieser Frist ratifiziert wird, tritt es nicht ohne weiteres in Kraft. Zunächst wird der Militärverkehr innerhalb eines Monats in Gang gebracht, denn er braucht sich nur an den schon bestehenden provisorischen Militärverkehr anzuschließen und außerdem handelt es sich nur um wenige Züge wöchentlich. Drei Monate nach Austausch der Ratifikationsurkunden soll der Durchgangsverkehr zu Wasser und auf den Landstraßen auf Grund des vorliegenden Abkommens in Kraft gesetzt werden. Die Polen behaupteten diese Frist nötig zu haben, um an den Stellen, an denen die Schiffe anlegen und umschlagen dürfen, die nötigen Zoll- und Polizeieinrichtungen zu treffen. Die Liste dieser Orte und die Liste der für den Kraftwagenverkehr freizugebenden Straßen sollen zwei Monate

nach Inkrafttreten des Abkommens der deutschen Regierung mitgeteilt werden.

Die wichtigsten Teile des Abkommens, das Kapitel über den Eisenbahnverkehr und die damit zusammenhängenden Vorschriften über den Postverkehr treten erst zuletzt in Kraft. Es ist für Polen bei seinem geringen, nicht genügend ausgebildeten Eisenbahnpersonal schwierig, mitten in einer Fahrplanperiode umfassende Änderungen in den Fahrplänen vorzunehmen. Die Durchführung des Abkommens im Eisenbahnverkehr kann daher nur immer gleichzeitig mit dem Beginn einer der beiden Fahrplanperioden, im Frühjahr oder Herbst, geschehen. Außerdem sind noch mancherlei Vorarbeiten zu leisten, wie der Neudruck der Frachtbriefe, Verrechnungskarten, Aufstellung neuer Tarife, der Druck neuer Fahrkarten usw. Endlich ist zur Annahme des Durchgangsverkehrs erforderlich, daß die Verhandlungen über den Wechselverkehr weiter vorgeschritten sind als es bei Inkrafttreten der Fall ist. Ohne genügende Vereinbarungen über die Auswahl der Übergangsbahnhöfe, der Bahnhöfe, an denen die Zoll- und Paßrevisionen stattfinden sollen, läßt sich eine glatte Durchführung des Durchgangsverkehrs in dem Umfange, wie ihn das Abkommen vorsieht, nicht ermöglichen.

Da es so aller Wahrscheinlichkeit nach bis zum Frühjahr 1922 dauern wird, bis die Bestimmungen des Abkommens für den Eisenbahnverkehr Geltung gewinnen, ist großer Wert darauf gelegt worden, für die Zwischenzeit durch die Einrichtung eines provisorischen Verkehrs den Interessen Ostpreußens gerecht zu werden. Schon im Herbst 1920 wurde deutscherseits in Paris, sobald erkennbar wurde, daß die Verhandlungen nicht so schnell zum Abschluß gebracht würden, ein provisorischer Verkehr auf der Hauptlinie Berlin-Konitz-Dirschau-Königsberg in Anregung gebracht. Polen erklärte seine Bereitwilligkeit dazu und seit dem 1. Dezember 1920 verkehren auf dieser Strecke wieder je ein Tages- und Nachtschnellzug in beiden Richtungen, zu deren Benutzung deutsche Reichsangehörige nur einen Personalausweis zu besitzen brauchen; auch von jeder Zollbehandlung sind die Reisenden frei. In den Verhandlungen, die in diesem Frühjahr stattgefunden haben, ist versucht worden, diesen Verkehr weiter auszubauen, namentlich mit der Absicht, daß auch dem südlichen Teil Ostpreußens diese Vergünstigungen zugute kommen. Es ist vorgesehen, auf der Strecke Schneidemühl-Bromberg-Thorn-Dt. Eylau ein Schnellzugspaar, ein Personenzugspaar und drei Güterzugspaare täglich, sowie ein Bedarfsgüterzugspaar verkehren zu lassen. Auf der Strecke Konitz-Dirschau-Marienburg sollen außer den mit dem 1. Dezember 1920 eingeführten Zügen noch ein Personenzugspaar und sechs Güterzugspaare

täglich, sowie drei Bedarfsgüterzugpaare verkehren. Für die Benutzung aller dieser Züge wird für deutsche Reichsangehörige ebenfalls nur ein Identitätsnachweis mit Lichtbild erforderlich sein. Eine Zollbehandlung findet nicht statt.

Das Abkommen geht über den im Art. 98 des Friedensvertrages vorgesehenen Rahmen insofern hinaus, als es sich nicht nur auf den Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverkehr beschränkt, sondern daneben noch Bestimmungen enthält für den Militär-, Schiffs- und Kraftwagenverkehr und außerdem das Zoll- und Paßwesen regelt. Das Kapitel IX enthält einige besondere Bestimmungen. Im Kapitel X sind die Ausführungsbestimmungen zu den einzelnen Artikeln zusammengefaßt. Die Bestimmungen dieses Kapitels können jederzeit durch Übereinkommen zwischen den beteiligten Verwaltungen geändert werden, während es zu einer Änderung grundlegender Bestimmungen des Vertrages der Zustimmung der beteiligten Parlamente bedarf.

Der Eisenbahnverkehr.

Maßgebend für den Eisenbahnverkehr ist der Grundsatz, daß das deutsche Verkehrsbedürfnis für die Größe des Verkehrs entscheidet. Für den Durchgangsverkehr stehen künftig folgende Linien zur Verfügung:

a) Lauenburg-Danzig-Dirschau-Marienburg,
b) Konitz-Dirschau-Marienburg,
c) Schneidemühl-Bromberg-Thorn-Dt. Eylau,
d) Schwiebus-Bentschen-Posen-Thorn-Dt. Eylau,
e) Züllichau-Bentschen-Posen-Thorn-Dt. Eylau,
f) Rawitsch-Lissa-Posen-Thorn-Dt. Eylau,
g) Fraustadt-Lissa-Posen-Thorn-Dt. Eylau,
h) Krotoschin-Gnesen-Thorn-Dt. Eylau.

Nach der Entscheidung über das Schicksal Oberschlesiens werden noch neue Linien für den Verkehr zwischen Ostpreußen und Oberschlesien hinzutreten. Die Liste dieser für den privilegierten Durchgangsverkehr bestimmten Linien kann alle drei Jahre im gegenseitigen Einvernehmen abgeändert werden. Allerdings stehen die aufgeführten Eisenbahnlinien nicht ohne weiteres für den Durchgangsverkehr offen, sondern es bedarf hierzu eines deutschen Antrages Im übrigen kann der Durchgangsverkehr auch auf allen anderen Linien durchgeführt werden, die für den Verkehr zwischen Polen und Deutschland offen stehen. Allerdings wird in der Praxis von der zweiten Möglichkeit wenig Gebrauch gemacht werden, weil auf den großen Durchgangsstrecken die Güter in geschlossenen Zügen schneller

befördert werden, ebenso wird der Personenverkehr in der Hauptsache die für den privilegierten Verkehr bestimmten Durchgangsstrecken benutzen, wegen der schnelleren Beförderung und der Möglichkeit, hier überhaupt keinen Ausweis zu benötigen. Sehr wichtig ist, daß die polnische Verpflichtung, die Durchgangslinien in einem regelrechten der Entwicklung des Verkehrs entsprechenden Zustande zu erhalten, ausdrücklich festgelegt ist, namentlich im Hinblick auf die für den Durchgangsverkehr wichtige Linie Konitz-Dirschau, die für Polen ein sehr geringes Interesse hat, da sie durch einen armen und dünn bevölkerten Teil Westpreußens führt, die aber für den Verkehr mit Ostpreußen von der größten Bedeutung ist. Der Durchgangsverkehr ist über den kürzesten Weg zu leiten. Es ist erfreulich, daß diese Bestimmung in dem Vertrage festgelegt ist, da der Art. 89 des Friedensvertrages im Vergleich mit dem Art. 321 eine derartige deutsche Forderung nicht begründen konnte (oben S. 65). Deutschland ist also davor gesichert, daß der Verkehr nicht auf wenigen langen polnischen Strecken zusammengelegt wird, was eine Gefahr für die schnelle und pünktliche Abwicklung bedeuten und den Verkehr auch verteuern würde.

Um eine schnelle Beförderung der Personen, vor allem aber auch der Wagen in den Durchgangszügen zu gewährleisten, ist bestimmt, daß die Durchgangszüge in der Zusammensetzung, in der sie aus dem Versandlande kommen, durch das Durchgangsland hindurchzuführen sind. Es dürfen also in diese Züge weder Wagen des Durchgangslandes eingestellt noch Wagen, insbesondere auch Leerwagen, des Versandlandes herausgenommen werden. Da auf den polnischen Linien nur Speise- und Schlafwagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft fahren, ist die Durchführung der deutschen Speise- und Schlafwagen ausdrücklich vorgesehen.

Die Regelung des Güterverkehrs erfolgt im wesentlichen nach den Bestimmungen des Berner Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr mit den dazu gehörigen Zusatzerklärungen. Allerdings sind einige Abänderungen dieser Bestimmungen in dem Durchgangsvertrag vorgesehen, vor allem ist in Aussicht genommen, den Güterverkehr möglichst in geschlossenen Zügen auf Grund vereinbarter Fahrpläne durchzuführen. Für den Verkehr durch das polnische Gebiet können keine anderen Frachtbriefe verwendet werden als im innerdeutschen Verkehr. Da der deutsche Frachtbrief aber die Bezugnahme auf die deutsche Eisenbahnverkehrsordnung enthält, diese in Polen nicht gilt, muß in den deutschen Frachtbriefen ein Vermerk aufgenommen werden, daß für den Verkehr von und nach Ostpreußen die Bestimmungen dieses Vertrages gelten. Da die Beförderung grundsätzlich auf dem kürzesten Wege erfolgen soll, kann von dem Absender der Weg nicht vorgeschrieben werden.

Im ostpreußischen Interesse hat sich Deutschland verpflichtet, für die nächsten Jahre Polen mit eigenen Lokomotiven auszuhelfen und zwar getrennt für den regelmäßigen und den nicht regelmäßigen Verkehr. Für die regelmäßigen Züge werden Lokomotiven zu ständiger Benutzung überlassen. Die Ausbesserungen erfolgen auf Kosten der polnischen Eisenbahnverwaltung in deutschen Werkstätten. Die Miete ist so bemessen, daß sie eine angemessene Verzinsung sowie eine nach einer Lebensdauer von 30 Jahren bemessene Amortisation ergibt. Für die nicht regelmäßig verkehrenden Züge werden Lokomotiven nur zu vorübergehender Benutzung überwiesen. Sie werden im wesentlichen in deutschen Werkstätten auf deutsche Kosten unterhalten und ausgebessert. Dafür sind die polnischerseits zu zahlenden Mietsätze um einen Betrag erhöht, der ungefähr der Abnutzung entspricht, die diese Lokomotiven im polnischen Zugdienst erfahren. Im übrigen ist die polnische Verpflichtung festgelegt, daß die Leistungsfähigkeit der polnischen Bahnen in möglichst kurzem Zeitraum so gesteigert wird, daß Polen den gesamten Durchgangsverkehr mit eigenen Mitteln bewältigen kann.

Die Haftung bei Unfällen im Eisenbahnbetriebe, sowohl dritten gegenüber wie im Verhältnis der beiden Eisenbahnverwaltungen zueinander, behandelt der Art. 36. Als Rechtsgrundlage für die Beurteilung der Haftung sind, entsprechend dem Territorialitätsprinzip, die auf die Eisenbahnen bezüglichen Gesetze, Verordnungen und Bestimmungen des Ortes bezeichnet, wo sich der Unfall ereignet hat, also die deutschen Rechtsnormen, wenn sich der Unfall auf deutschem Gebiet, die polnischen, wenn er sich innerhalb der polnischen Landesgrenzen zugetragen hat. Für die auf deutschem Boden eintretenden Unfälle — und solange in den an Polen abgetretenen ehemals preußischen Landesteilen und im Freistaat Danzig die deutschen Gesetze weiter gelten, auch für die auf polnischem oder Danziger Boden eintretenden Unfälle — ist damit für das Gebiet der Personen- und Sachschäden bereits der Grundsatz zum Ausdruck gebracht, daß gegenüber Dritten die betriebführende Verwaltung haftbar ist, da nach dem deutschen Reichshaftpflichtgesetz und dem preußischen Eisenbahngesetz von 1838 die Haftung für solche Schäden dem Betriebsunternehmer auferlegt ist. Zudem ist dieser Grundsatz noch besonders durch die Bestimmung festgelegt, daß unbeschadet der bestehenden Rückgriffsrechte die betriebführende Verwaltung, d. h. nicht diejenige, die eine Strecke mit ihren Fahrzeugen und ihrem Personal befährt, sondern diejenige, der die Verwaltung und Unterhaltung der Strecke, die Leitung des Fahrdienstes usw. obliegt, die Vertretung übernimmt gegenüber Personen, die durch einen Betriebsunfall irgendeinen Schaden erlitten haben.

Im Verhältnis der beiden Eisenbahnverwaltungen zueinander gestaltet sich unter Umständen die Haftung anders. Die Haftung mußte besonders da abweichend von den vorerwähnten Grundsätzen verteilt werden, wo Betriebführung und Benutzung der Bahn nicht in der Hand ein und derselben Verwaltung ist, nämlich auf den Betriebswechselbahnhöfen und auf den Strecken zwischen diesen und der Landesgrenze. Hier ist dem Gesichtspunkte der Verschuldung und der Ursache Rechnung getragen, indem die Haftung gegenüber Dritten und den Eisenbahnverwaltungen selbst, falls der Schaden durch Nichtbeachtung der örtlich maßgebenden Betriebs- und Signalvorschriften herbeigeführt ist, derjenigen Verwaltung aufgebürdet wird, deren Angestellte die Vorschriften außer acht gelassen haben. Wenn er durch den schlechten Zustand der Anlagen und der Fahrzeuge herbeigeführt ist, ist aber diejenige Verwaltung haftpflichtig, die die Verantwortung für den Zustand der Anlagen und Fahrzeuge trägt. Dabei wird bei Beteiligung von Bediensteten beider Verwaltungen an der Außerachtlassung von Vorschriften oder bei Unmöglichkeit der Feststellung, welche Bediensteten sich der Außerachtlassung schuldig gemacht haben, der Schaden beiden Verwaltungen zu gleichen Teilen zur Last gelegt.

Da hiernach für die zunächst betreffende und Dritten gegenüber haftende Verwaltung unter Umständen die Möglichkeit gegeben ist, den Schaden auf die andere Verwaltung abzuwälzen, bedurfte es ausreichender Sicherungen für eine unanfechtbare Feststellung der Ursachen des Unfalls. Diese sind durch die Bestimmung getroffen, daß, wenn nach vorläufiger Feststellung der betriebführenden Verwaltung die Haftung der anderen Verwaltung in Frage kommt, die weiteren Erhebungen der Feststellung der Ursache durch Beauftragte beider Verwaltungen gemeinsam durchzuführen sind, und daß alle Unfälle, bei welchen diese Voraussetzung vorliegt, an beide Verwaltungen mitgeteilt werden müssen.

Streitigkeiten, die aus Anlaß der oben gekennzeichneten Regelung der Haftung zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen entstehen, sollen von demselben Schiedsgericht erledigt werden, das im Art. 11 zur Schlichtung von Streitfällen zwischen den vertragschließenden Regierungen vorgesehen ist und zwar auf Antrag einer jeden Partei, auch dann, wenn auf der einen Seite die Verwaltung einer nicht im Staatseigentum befindlichen Eisenbahn beteiligt ist. Diese muß sich dann der Vermittlung der Regierung des eigenen Landes bedienen. Hiermit ist die Zuständigkeit des Schiedsgerichts auch für den Fall gesichert, daß die Eisenbahnen eines der beteiligten Länder in Privateigentum übergehen sollten.

Der Militärdurchgangsverkehr.

Gegenüber der vorläufigen Regelung des Militärverkehrs mit Ostpreußen nach dem oben erwähnten Abkommen vom 9. Januar 1920, das in Kraft bleiben sollte bis zum Abschluß dieses Durchgangsabkommens, bestimmt das neue Abkommen, daß wöchentlich ein Militärzug für Einzelreisende, Truppen und Heeresgut und ein Militärgüterzug für Heeresgut in jeder Richtung verkehren soll. Außerdem können zur Oster- und Weihnachtszeit noch besondere Militärurlauberzüge nach Bedarf eingelegt werden, so daß auf diese Weise nach den bisherigen Erfahrungen den militärischen Bedürfnissen Ostpreußens durchaus genügt ist.

Wichtig war es, Bestimmungen zu treffen zu dem Zweck, die Reibungsflächen, die bei Militärtransporten leicht entstehen können, auszuschalten. So ist festgesetzt, daß Einzelreisende und Truppen nur mit ihren Handwaffen befördert werden dürfen, sonstige Waffen und Munition aber auf den wöchentlichen Militärgüterzug angewiesen sind. Die polnische Forderung, daß bei der Durchfahrt durch polnisches Gebiet die Waffen in einen besonderen Wagen zu hinterlegen sind, wurde damit begründet, daß polnische Soldaten außer Dienst keine Waffen tragen dürfen und deutsche Soldaten in Polen nicht besser gestellt sein könnten als polnische.

Anstatt über die eingleisige Strecke Chersk-Marienwerder werden die Militärzüge künftig über die Linie Konitz-Dirschau-Marienburg geführt. Nicht vollbesetzte Militärzüge können auch für Güter des öffentlichen Verkehrs benutzt werden. Zur Aufrechterhaltung der Verbindung zwischen den deutschen und polnischen Militär- und Eisenbahnbehörden sowie den Danziger Dienststellen ist eine von Deutschland, Polen und Danzig gemeinsam zu besetzende Verbindungsstelle in Danzig vorgesehen. Sie ist als eine Erweiterung der bisher schon in Danzig tätigen und sehr bewährten Dienststelle des „Deutschen Verbindungsoffiziers für den Militärverkehr" gedacht. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen ist durch diese Dienststelle der Austausch aller von den beteiligten Staaten erlassenen Bestimmungen über den Militärverkehr und die entsprechende Ausstattung aller in Frage kommenden Behörden vorgesehen. Gerade die Unkenntnis der beiderseitigen Bestimmungen hatte im Jahre 1920 zu vielen Zwischenfällen geführt. Besondere Bestimmungen sorgen dafür, daß im Falle der Unterbindung des Durchgangsverkehrs Befehle und Meldungen zwischen Ostpreußen und dem Reich und umgekehrt übermittelt werden können. Hierzu sind Kraftwagen vorgesehen mit einer Besetzung von höchstens vier Militärpersonen.

Die Bestimmungen über den Militärverkehr reichen für normale Zeiten völlig aus. Können doch innerhalb einer Woche bis zu 1400 Mann

und 800 t Heeresgut in jeder Richtung befördert werden. Falls dagegen außer- oder innerpolitische Ereignisse den Transport größerer Truppenmengen erforderlich machen, so würde dies einer vorherigen Vereinbarung mit Polen bedürfen.

Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr.

Für die Regelung des Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehrs zwischen Ostpreußen und dem Reich kamen zwei Möglichkeiten in Frage. Entweder mußte der deutsche Post- und Telegraphenverkehr durch polnische Hände gehen, d. h. die Postsendungen mußten an der Grenze Polen übergeben und auf polnischem Gebiet durch polnische Beamte und Beförderungsmittel befördert werden bzw. für Telegramme und Ferngespräche hätte polnische Vermittlung eintreten müssen. Oder aber, es wurde die Durchgangsbeförderung in deutschen Bahnpostwagen mit deutscher Begleitung beibehalten, während für den Drahtverkehr direkte Leitungen zur Verfügung gestellt wurden. Das Abkommen schlägt aus Schnelligkeitsgründen den zweiten Weg ein. Es bestimmt, daß in allen Durchgangszügen teils Bahnpostwagen mit deutscher Postbegleitung, teils geschlossene Wagen mit Paketen verkehren, ohne daß eine Übergabe der Ladung an Polen stattfindet. Die Beförderung der Posten kann also wie früher ohne Verzögerung erfolgen, die Sendungen während der Durchgangszeit können durch deutsches Postpersonal sortiert werden. Polen legt allerdings zur Sicherung seiner Hoheitsrechte Wert darauf, daß jeder deutsche Bahnpostwagen mit deutschem Postpersonal während der Durchfahrt durch polnisches Gebiet von einem polnischen Postbeamten auf Kosten Deutschlands begleitet wird, und daß die deutschen Postwagen, soweit der erforderliche Raum zur Verfügung steht, zur Beförderung polnischer Sendungen auf polnischem Gebiet mit benutzt werden. Der polnische Begleitbeamte darf aber den deutschen Postbetrieb nicht stören und hat auch nicht das Recht, die Postladung zu revidieren, er soll vielmehr über Unregelmäßigkeiten lediglich seiner vorgesetzten Behörde Meldung machen.

Aus dem Umstande, daß deutsche Bahnposten polnisches Gebiet durchfahren, folgt, daß Deutschland die Verantwortlichkeit für die Postsendungen übernehmen muß, die in dem von deutschem Personal begleiteten Bahnpostwagen befördert werden. Polen konnte dafür keine Verantwortung übernehmen, da sie ihm nicht übergeben werden. Infolgedessen hat Polen nur eine Ersatzpflicht für die bei Eisenbahnunfällen eintretenden Verluste und für Beraubungen von geschlossen beförderten, plombierten Postwagen.

Als Beförderungsvergütung erhält Polen einen bestimmten Satz für den Achskilometer der beförderten Wagen. Als Entgelt für die polnische Postbegleitung und für das Gefahrenrisiko für Unfälle usw. sind diesem Satze angemessene Beträge hinzugeschlagen worden. Es entstehen hierdurch gegenüber den jetzigen Vergütungen an die deutsche Eisenbahn nicht zu vermeidende Mehrausgaben von 3 Mill. M. jährlich.

Für die Telegrammbeförderung und den Fernsprechverkehr sind 17 direkte Leitungen zur Verfügung gestellt worden. Diese Leitungen werden neben den bestehenden Adern des Ostpreußenkabels auch für einen gesteigerten Verkehr völlig genügen. Als Vergütungssatz ist für jede Telegraphen- und Fernsprechleitung eine monatliche Pauschvergütung vereinbart worden.

Da das Gebiet der Freien Stadt Danzig in das Durchgangsgebiet eingeschlossen worden ist, haben der Freien Stadt Danzig, soweit ihre Bahnen für den Postdurchgangsverkehr überhaupt in Frage kommen werden, dieselben Gebühren zugestanden werden müssen wie Polen. Für die auf Danziger Gebiet liegenden Telegraphen- und Fernsprechleitungen, die der Danziger Telegraphenverwaltung gehören, hat Danzig nur die Erstattung der wirklichen Unterhaltungskosten in Anspruch genommen.

Schiffahrt.

Der Durchgangsverkehr auf den Binnenwasserstraßen ist für alle Arten von Schiffen, Dampfern und Schleppern und auch für Flöße zugelassen. Abgaben dürfen nur insoweit erhoben werden, als sie zur Deckung von Unterhaltungs- und Verbesserungsarbeiten erforderlich sind. Die von deutschen Behörden ausgestellten Befähigungsnachweise für Schiffer, Maschinisten und Heizer gelten im Durchgangsverkehr auch für das polnische Gebiet. Die Orte, an welchen die Schiffe anlegen oder Güter vom Schiff auf die Eisenbahn oder umgekehrt umgeschlagen werden dürfen, werden besonders bestimmt. Für das Anlegen von Schiffen in Notfällen und für die Heimreise der Schiffsbesatzungen oder ihrer Angehörigen bei plötzlich eintretendem Anlaß sind besondere Vorschriften zugunsten der Schiffer und Schiffsbesatzungen getroffen.

Kraftwagen und Kraftfahrzeuge.

Da Polen bis zum Abschluß der Verhandlungen nicht angeben konnte, welche Straßen es mit den für die Durchführung und Überwachung des Kraftwagenverkehrs notwendigen Einrichtungen versehen könnte, ließ sich nur grundsätzlich feststellen, daß die Kraftwagenstraßen den Bedürfnissen des Durchgangsverkehrs entsprechend von den Durchgangsländern bestimmt

werden sollen. Die Liste der hiernach für den Durchgangsverkehr zugelassenen Kraftwagenstraßen soll vom Durchgangsland erstmalig spätestens 2 Monate nach der Ratifikation des Abkommens und jede Änderung der Liste unverzüglich dem anderen vertragschließenden Teile mitgeteilt werden. Kraftwagen und Kraftfahrräder sind beim Grenzübergang durch das Eingangszollamt besonders zu kennzeichnen. Außerdem wird dem Fahrer eine Durchgangsbescheinigung ausgehändigt, in welcher die einzuhaltende Strecke bezeichnet ist. Kennzeichnung und Durchgangsbescheinigung sind dem Ausgangszollamt zurückzugeben. Kraftwagen und Kraftfahrräder sind brücken- und wegegeldpflichtig, soweit derartige Abgaben im inneren Verkehr Polens erhoben werden.

Zollwesen.

Infolge der grundsätzlichen Freiheit des Durchgangsverkehrs von Zöllen und ähnlichen Abgaben muß im Durchgangslande die Durchfuhr unter Zollaufsicht genommen werden. Ebenso ist es nötig, daß das Versandland bestimmte Vorkehrungen trifft, um den ungehinderten und abgabenfreien Ausgang und Wiedereingang der Durchgangsgüter zu ermöglichen. Im vorliegenden Falle kam es mit Rücksicht auf die Eigenart der Verhältnisse darauf an, alle diese Maßnahmen unbeschadet ihrer Wirksamkeit über die allgemein üblichen Erleichterungen des internationalen Durchgangsverkehrs hinaus, so einfach wie nur irgend möglich zu gestalten.

Um dieses Ziel zu erreichen, sieht das Abkommen neben der Vereinbarung besonderer Formen der Zollaufsicht in erster Linie ein enges Zusammenarbeiten der beiderseits beteiligten Behörden vor, insbesondere bei der Verwendung von Begleitpapieren und Zollverschluß. Dieses Maß der Erleichterung ist naturgemäß je nach der Art der Beförderungsmittel verschieden. Der Eisenbahnverkehr, dessen Überwachung am leichtesten ist, wird am wenigsten durch Maßnahmen der Zollaufsicht behindert. Größere Sicherungen sind für den Verkehr auf den Binnenwasserstraßen vorgesehen, während es für den Verkehr auf den Landstraßen, abgesehen von einer beschränkten Sonderregelung zugunsten der Fahrzeuge bei den allgemeinen Grundsätzen bewendet.

Der privilegierte Personenverkehr auf der Eisenbahn in besonderen Zügen oder Zugteilen genießt völlige Freiheit von jeder Zollabfertigung. Diese Züge werden durch Zollorgane des Durchgangslandes auf Kosten des Versandlandes begleitet und zwar erfolgt die Begleitung grundsätzlich auf dem polnischen Gebiet durch die polnischen, auf Danziger Gebiet durch die Danziger Zollbeamten. Das aufgegebene Gepäck ist unter Raumverschluß zu legen. Im Personenverkehr der gewöhnlichen Züge wird

das aufgegebene Gepäck ebenso wie beim privilegierten Verkehr behandelt, wenn das Anlegen eines Raumverschlusses möglich ist. Anderenfalls erfolgt die Zollsicherung des aufgegebenen Gepäcks durch Begleitpapiere und allgemeine Nachschau. Im übrigen unterliegt der gewöhnliche Personenverkehr den allgemeinen Zollvorschriften des Durchgangslandes. Das Handgepäck, das keine Handelsware enthalten darf, ist der gewöhnlichen Revision unterworfen.

Güter in durchgehenden Wagen werden nur durch Verwendung von Begleitpapieren und, soweit möglich, durch Zollraumverschluß überwacht. Eine weitere Zollbehandlung der Güter ist nicht vorgesehen. Aus-, Ein- und Hinzuladen auf dem Gebiete des Durchgangslandes ist verboten mit Ausnahme von nötigen Umladungen, die durch die Eisenbahnverwaltungen zu erfolgen haben.

Schiffe und Flöße, die ohne Verkehr mit den Ufern den die Grenze zwischen Deutschland und Polen bildenden Teil der Netze durchfahren, sind frei von allen Zollförmlichkeiten. Besondere Vereinbarungen sind nur für solche Schiffe getroffen, die die Gewässer Polens und Danzigs unmittelbar und ohne Veränderung ihrer Ladung durchfahren wollen. Auf diesen Schiffen unterliegen zollpflichtige Waren oder Waren, deren Ein- oder Ausfuhr verboten ist, dem Zollverschluß oder der amtlichen Begleitung auf Kosten des Schiffers. Die Begleitung kann jedoch im allgemeinen dadurch abgewendet werden, daß in bestimmter Höhe Sicherheit geleistet wird, Waren, die im Durchgangslande Gegenstand eines Staatsmonopols sind, unterliegen dem Zollverschluß und der Sicherheitsleistung. Im übrigen wird die Zollaufsicht über die Schiffe im wesentlichen nur mit Hilfe von Begleitpapieren und allgemeiner Nachschau ausgeübt. Das Gepäck des Schiffspersonals und der Reisenden unterliegt jedoch der besonderen Revision, es sei denn, daß der Schiffsführer statt dessen die amtliche Begleitung des Schiffes auf seine Kosten wünscht.

Der Verkehr auf den Landstraßen ist nur für Kraftfahrzeuge besonders geregelt und auch da nur insoweit, als die Höhe der Sicherheitsleistung, die das Durchgangsland fordern darf, vertraglich beschränkt ist. Ferner ist vereinbart, daß die Sicherheitsleistung für jeden einzelnen Fall dadurch abgewendet werden kann, daß die Vereinigungen der Besitzer von Kraftfahrzeugen dem Durchgangsland allgemein Sicherheit leisten und in jedem einzelnen Fall die Haftung für die durch die Einfuhr der Kraftfahrzeuge entstehenden Zollschulden übernehmen.

Paßwesen.

Maßgebend für die paßtechnische Regelung des Durchgangsverkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland ist der Grundsatz, daß Paßförmlichkeiten auf das Mindestmaß beschränkt werden sollen.

Bei dem wichtigsten Verkehr, dem privilegierten Verkehr, ist daher bestimmt, daß von den Reisenden ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit von polnischer Seite weder ein Reisepaß noch ein sonstiges Ausweispapier und infolgedessen auch kein Visum gefordert werden darf. Im Fall eines Krieges in Europa jedoch, oder wenn in Polen verfassungsmäßig der Belagerungszustand oder überhaupt der Ausnahmezustand über ein vom Durchgangsverkehr berührtes Gebiet verhängt wird, kann Polen als vorübergehende Maßnahme verlangen, daß in den privilegierten Zügen deutsche Staatsangehörige mit einem Personalausweis ohne polnisches Visum versehen sind, während die Angehörigen anderer Staaten den allgemeinen polnischen Paßvorschriften unterworfen werden. Andere Maßnahmen als die erwähnten sind ausdrücklich in keinem Fall gestattet. Außerdem muß die polnische Regierung vor Anwendung dieser Maßnahmen Deutschland auf diplomatischem Wege mindestens 10 Tage vorher verständigen. Gegen eine solche polnische Maßnahme ist deutscherseits die Nachsuchung der Entscheidung des Schiedsgerichts in Danzig zulässig. Mit der Beendigung des Kriegszustandes oder der Aufhebung des Belagerungszustandes werden die Maßnahmen aufgehoben und die allgemeinen Bestimmungen treten wieder in Kraft. Um unnötige Verzögerungen zu vermeiden, soll die Revision der Pässe und Ausweispapiere im fahrenden Zuge stattfinden.

Für den gewöhnlichen Durchgangsverkehr ließ sich eine soweit gehende Vergünstigung nicht erreichen. Die Reisenden dieser Züge müssen zumindest mit einem Personalausweis versehen sein, der das Visum der zuständigen polnischen konsularischen Vertretung zu tragen hat. Besondere Bestimmungen über die Art der auszustellenden Visen und über die Festlegung niedriger Visumsgebühren sollen die Visumsbeschaffung nach Möglichkeit erleichtern. Außerdem ist vorgesehen, daß ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Vertrages von den vertragschließenden Teilen Verhandlungen aufgenommen werden sollen mit dem Ziel, für die Reisenden des gewöhnlichen Durchgangsverkehrs weitere Erleichterungen zu schaffen.

Für die paßtechnische Behandlung gewisser Personengruppen im Eisenbahndurchgangsverkehr sind besondere Bestimmungen getroffen. An die Stelle aller geforderten Ausweispapiere tritt für die amtlich tätigen Eisenbahn-, Post- und Zollbediensteten lediglich eine amtliche Bescheinigung über deren dienstliche Verwendung im Durchgangsverkehr; die zum Speise-

wagenpersonal gehörenden Personen brauchen nur mit dem Personalausweis versehen zu sein. Für Militärpersonen genügt der Truppenausweis.

Die Eigenart des Schiffsdurchgangsverkehrs sowie des Kraftwagenverkehrs machte es nötig, besondere Bestimmungen zu treffen. Es ist zu berücksichtigen, daß sich der Schiffer oft sehr lange Zeit im Durchgangsland aufhält und daß der Kraftwagenverkehr schwer zu beaufsichtigen ist. Daher wird hier allgemein ein Nationalpaß mit dem polnischen Visum verlangt. Für Schiffer und Personen, die zur Besatzung der Fahrzeuge gehören, wird das erforderliche Visum für die Dauer der ganzen Schiffahrtsperiode erteilt und zwar gegen eine besonders niedrige Gebühr.

Im Freistaat Danzig besteht bisher der Visumzwang noch nicht. Sollte er jedoch eingeführt werden, so ist, um weitere Erschwerungen des Reiseverkehrs auszuschließen, bestimmt, daß in diesem Falle das Danziger Visum uno actu mit dem notwendigen polnischen Visum durch die polnischen Konsulate ohne Erhöhung der für das polnische Visum an sich zu erhebenden Gebühren ausgestellt werden. Da angeblich die Visen und sonstigen polnischen Vermerke mit Geheimzeichen versehen waren, die geeignet sind, dem Reisenden Schwierigkeiten zu machen, sollen bei der Visumerteilung nur die unbedingt notwendigen Angaben gemacht werden.

6. Abänderungen des Durchgangsrechts und Folgen seiner Verletzung.

Die Bestimmungen über den Durchgangsverkehr durch den Korridor sollen den Zweck haben, die Folgen der Trennung der beiden deutschen Gebietsteile möglichst herabzumindern. Eine künstliche Regelung kann niemals den fehlenden Zusammenhang ganz ersetzen, aber immerhin sind die Bestimmungen so gefaßt, daß sie bei einigem guten Willen beider Parteien einen erträglichen Verkehr ermöglichen. Ein Entgegenkommen ist dazu nötig, vor allem auf seiten des polnischen Staates, der nicht alle Verständigungsversuche Deutschlands über die Verkehrsregelung zurückweisen darf. Daß der Art. 89 allein nicht genügt, daß Ausführungsabkommen darüber getroffen werden müssen, ging daraus hervor, daß die alliierten Mächte im Art. 98 für den Eisenbahn-, Draht- und Fernsprechverkehr besondere Übereinkommen vorsahen. Ob Polen darüber hinaus mit Deutschland allein Sonderregelungen vornehmen darf, ob beispielsweise noch größere Erleichterungen von Polen zugestanden werden können, oder ob dazu die Zustimmung aller am Vertrag beteiligten alliierten Mächte nötig ist, kann nur im Rahmen des gesamten Friedensvertrages entschieden werden. Falls dazu alle beteiligten Staaten heran-

gezogen werden müßten, könnte eine Abänderung nur bei Übereinstimmung aller erfolgen. Praktisch würde sich eine Einstimmigkeit niemals erzielen lassen, selbst unter den Hauptmächten nicht, deren Verhalten wohl in diesen Fragen den Ausschlag geben würde.

In dem Friedensvertrag ist außer Vereinbarungen, an denen Deutschland überhaupt nicht beteiligt ist, die Regelung der verschiedenartigsten Fragen erfolgt, die zu einem großen Teil nur durch die Zahl der auf gegnerischer Seite befindlichen Staaten und deren Wünsche zu erklären sind. Es ist daher nicht anzunehmen, daß zur Abänderung aller Bestimmungen die Gesamtheit der Staaten ihre Zustimmung geben muß. Der leitende Gesichtspunkt muß der sein: wie weit werden durch einzelne Bestimmungen Gesamtinteressen aller beteiligten Staaten getroffen, wie weit sind es nur Sonderinteressen, deren Regelung ebensogut im Wege des Abkommens zwischen Deutschland und der betreffenden alliierten und assoziierten Macht hätte erfolgen können. Soweit die wichtigste Verpflichtung Deutschlands, die Wiedergutmachung in Frage kommt, kann eine Abänderung nur nach gemeinsamer Verhandlung vorgenommen werden. Sonderabkommen zwischen Deutschland und einer einzelnen Macht darüber sind ungültig. Wenn durch polnische Zugeständnisse die Durchgangsfreiheit für Deutschland Erleichterungen erfahren würde, würde das eine wirtschaftliche Stärkung des Deutschen Reiches bedeuten, die den alliierten und assoziierten Mächten im Interesse von Deutschlands Zahlungsfähigkeit nur willkommen sein müßte. Es ist anzunehmen, daß Sonderregelungen selbständig zwischen beiden Ländern erfolgen können. Nun liegt ein Präzedenzfall vor, der dem entgegensteht. Zu den ersten Verhandlungen zwischen Deutschland und Polen gaben die alliierten Mächte ihr Einverständnis nur unter der Bedingung, daß die verbundenen und verbündeten Regierungen als Garanten des Friedensvertrages an ihnen teilnähmen[1]). Dies erklärt sich aber wohl daraus, daß damals neben den Verkehrsfragen in erster Linie Wirtschaftsfragen behandelt wurden, an denen die Gesamtheit der gegnerischen Mächte interessiert war. An den späteren Sonderverhandlungen scheinen Vertreter der alliierten Mächte nicht teilgenommen zu haben.

Die Rechte Deutschlands und die Verpflichtungen Polens in der Durchgangsfrage finden ihre Begrenzung im Art. 89. Innerhalb dieser Grenzen kann Deutschland seine Rechte ausüben und darf durch die polnische Regierung daran nicht gehindert werden. Daß diese Bestimmungen in dem Rahmen des Friedensvertrages getroffen sind, hat zur Folge, daß die beteiligten Mächte Garanten der polnischen Verpflichtung sind.

---

[1]) Deutsche Allg. Ztg. 1919, Nr. 378.

Während früher bei Vertragsverletzungen im völkerrechtlichen Verkehr, wenn gütliche Mittel wie diplomatische Verhandlungen, Vermittlung dritter Mächte oder schiedsgerichtliche Repressalien nicht zum Erfolg führten als ultima ratio der Krieg übrig blieb, ist darin durch den Versailler Frieden eine Änderung eingetreten. Die zwischen den Bundesmitgliedern entstehenden Streitfragen, die zu einem Bruch führen könnten, sind entweder der Schiedsgerichtsbarkeit oder dem Rat des Völkerbundes zu unterbreiten. In keinem Fall darf vor Ablauf von drei Monaten nach gefällter Entscheidung zum Krieg geschritten werden. Auch auf Nichtmitglieder des Völkerbundes — Deutschland gehört ihm bisher noch nicht an — finden diese Bestimmungen nach Art. 17 Anwendung.

Die Wirkung eines etwaigen Krieges zwischen Deutschland und Polen auf das Durchgangsrecht ist verschieden, je nachdem der Grund des Krieges das Durchgangsrecht selbst ist, oder aber eine andere Ursache vorliegt. Falls das Durchgangsrecht selbst Gegenstand des Streites ist, ist für das Fortbestehen desselben nur der künftige Friedensvertrag maßgebend. Mit dem Ausbruch des Krieges hört seine Ausübung tatsächlich und rechtlich auf. Liegt aber eine andere Kriegsveranlassung vor, so macht sich der Servitutencharakter des Durchgangsrechtes geltend, demzufolge das Recht unabhängig von dem begründeten Vertrag fortbesteht und seine Aufhebung erfolgt nicht ipso jure durch den Ausbruch des Krieges zwischen beiden Teilen. Die Ausübung des Rechtes hört allerdings auf, da es den Friedenszustand voraussetzt, aber nach Wiederherstellung des Friedens kann, sofern eine Änderung des Durchgangsrechtes und seiner Voraussetzung nicht erfolgt, die Ausübung ohne besondere Vereinbarungen wieder aufgenommen werden.

V. Die wirtschaftlichen Beziehungen Ostpreußens zum Deutschen Reich.

1. Die Absatzverhältnisse.

Richtunggebend für die Produktion der agrarischen Provinz Ostpreußen ist die Gestaltung der Preise für die landwirtschaftlichen Erzeugnisse einerseits sowie die Regelung der Absatzverhältnisse für dieselben. Der letzte Punkt setzt indes gut entwickelte Verkehrsverhältnisse voraus. Nun sind aber gerade die mangelhaften Verbindungen, die lange Zeit zwischen dem Osten und dem Reich bestanden, der wichtigste Grund dafür, daß die ostpreußische Landwirtschaft hinter anderen Gebieten zurückbleiben mußte. Der innere Markt der Provinz war infolge der geringen Bevölkerungsdichte nur unbedeutend.

Die Preisverhältnisse der landwirtschaftlichen Erzeugnisse sollen hier unter zwei Gesichtspunkten betrachtet werden; einmal die allgemeine Entwicklung der Getreide- und Viehpreise unter dem Einfluß von Weltmarkt und Handelspolitik und sodann die Preise Ostpreußens im Vergleich zu denen von anderen Gebieten Deutschlands.

Die Preisentwicklung des Getreides war von den 20er Jahren des vergangenen Jahrhunderts an eine aufsteigende gewesen, abgesehen von einigen Schwankungen, bis in die 70er Jahre hinein. Dann aber setzte unter dem Wettbewerb großer Agrarländer eine Rückwärtsbewegung ein. Da jetzt die bis dahin freihändlerisch gesinnte Landwirtschaft auch Schutzzölle verlangte, ging das Reich unter Bismarck zum schutzzöllnerischen System über, um diese für die Landwirtschaft bedenkliche Krisis zu heben, zumal der Schutzzoll auch von der Eisen- und Textilindustrie verlangt wurde. Der Erfolg blieb indessen aus. Trotz immer größerer Erhöhung des Brotgetreidezolls von 1 M. für den Doppelzentner im Jahre 1879 auf 5 M. im Jahre 1887, war der Rückgang der Getreidepreise nicht aufzuhalten. Ebenso nahm die Einfuhr mit dem Wachsen der Bevölkerung zu. Die Caprivische, nötig gewordene Handelsvertragspolitik steigerte mit ihrer

Ermäßigung des Brotgetreidezolls auf 3,50 M. die Agrarkrisis in den 90er Jahren, bis nach Abschluß der neuen Handelsverträge unter Bülow im Beginn des Jahrhunderts wieder ein Steigen der Getreidepreise einsetzte.

Die folgende Tabelle (Hansen, Landwirtschaft a. a. O. Tabelle 4) zeigt die Entwicklung der Preise der verschiedenen Getreidearten ostpreußischer Herkunft an der Königsberger Börse im Durchschnitt der Jahre 1879—1913:

Es kostete eine Tonne in Mark:

	Roggen	Weizen	Hafer
1879—1883	154,6	200,6	129,4
1884—1888	120,5	160,1	114,9
1889—1893	156,1	182,1	141,1
1894—1898	117,0	152,9	121,5
1899—1903	132,3	152,0	128,1
1904—1908	156,2	180,7	145,9
1909—1913	163,2	207,3	159,4

Das Ergebnis ist, daß entsprechend der deutschen Handelspolitik sich bei den beiden Brotgetreiden Roggen und Weizen die lange Zeit fallende und seit 1900 wieder steigende Tendenz der Preise bemerkbar macht, daß aber im Jahrfünft 1909—1913 der Preis für beide nur um wenige Mark höher war als im Anfang der 80er Jahre, trotz der inzwischen gestiegenen Kosten. Auffallend hoch war, nach dem Nährwert gemessen, der Haferpreis. Die Differenz betrug 1913 gegen 1878 30 M.; das hat seinen Grund darin, daß der Hafer für die landwirtschaftliche Gespann- und Nutzviehhaltung von großer Bedeutung und die Einfuhr aus dem Auslande nur gering ist.

Die Getreidepreise machten diese Entwicklung im großen überall in Deutschland durch, aber trotzdem zeigt sich, wie Hansen nachweist, ein auffallender Unterschied in den Spannungen zwischen den ostpreußischen und westdeutschen Preisen. Während in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Roggenpreise im Rheinland durchschnittlich um 80 % höher waren, tritt mit dem Aufkommen der Eisenbahnen eine Änderung zugunsten des Ostens ein, die Preise nähern sich immer mehr einander, so daß im Jahrfünft 1909/13 beim Roggen der Unterschied zwischen Ostpreußen und Rheinland nur noch 8 % beträgt, der in Anbetracht der Frachthöhe durchaus zu erklären ist und bei allen Getreidearten vor dem Kriege bestand.

In einer anderen Richtung bewegen sich die Viehpreise. Auch hier das langsame Steigen seit dem Anfang des vorigen Jahrhunderts, aber

hier ging es in derselben Richtung weiter, unbeeinflußt durch die Zufuhren vom Weltmarkt, was seinen Grund darin haben dürfte, daß mit der wachsenden Bevölkerung und vor allem mit dem Steigen des Wohlstandes in Deutschland ein größerer Teil des Volkes zur Fleischnahrung überging und die Verbrauchsmengen in den einzelnen Haushaltungen größer wurden.

In Ostpreußen blieben aber auch hier, wie bei dem Getreide, die Preise zurück, hinter den in Westdeutschland bezahlten, sowohl im Groß- wie auch im Kleinhandel.

Es kostete 1 kg in Mark:[1])

	Rindfleisch		Schweinefleisch		Butter	
	Königsberg	Mannheim	Königsberg	Mannheim	Königsberg	Mannheim
1893—1897	1,13	1,37	1,24	1,39	2,18	2,33
1898—1902	1,25	1,40	1,37	1,51	2,22	2,43
1903—1907	1,43	1,52	1,45	1,56	2,48	2,49
1908—1912	1,54	1,68	1,60	1,70	2,57	2,61

Die verschiedene Entwicklung, die die Preise unter dem Einfluß des Weltmarkts nahmen einerseits für Brotgetreide und dann für tierische Erzeugnisse, führte dazu, daß die ostpreußische Landwirtschaft vom Getreidebau mehr zur Viehzucht überging. Das konnte aber erst geschehen, als die Verbindung der Provinz mit den weit westlich gelegenen Absatzgebieten so ausgestaltet war, daß die leicht verderblichen und daher einen schnellen Transport erfordernden Sendungen von lebendem Vieh und tierischen Erzeugnissen (Fleisch, Butter, Käse, Eier) verhältnismäßig schnell den Verbrauchern zugeführt werden konnten. Die Provinz selbst ist nur in beschränktem Maße aufnahmefähig für tierische Produkte und das russische Hinterland kommt gar nicht als Absatzgebiet in Frage.

Wie die Normalerträge des Ackerlandes und der Wiesen in Ostpreußen zeigen, ist es gelungen die Hektarerträge der einzelnen Fruchtarten erheblich zu steigern, z. B. Weizen um 80 % seit 1878, Roggen um 90 %, Kartoffeln um 236 %, Wiesenheu um 226 %, aber immerhin steht Ostpreußen in den wichtigsten Getreidearten und in den Kartoffeln noch unter dem Staatsdurchschnitt. In den Futtergewächsen jedoch steht Ostpreußen dem Staatsdurchschnitt gleich, ja überragt ihn sogar teilweise, wozu vor allem die reichlichen Niederschläge und die morgige Taubildung beitragen dürfte.

[1]) Hansen, Landwirtschaft a. a. O. Tab. 5.

Dadurch ist ein weiterer Grund gegeben für das Bevorzugen der Viehzucht gegenüber dem Getreide.

Über die Gesamternten gibt Hansen folgende Zusammenstellung im Durchschnitt des Jahrfünfts 1909/13 in Tonnen[1]):

Weizen	158 124
Roggen	761 272
Gerste	179 848
Hafer	606 212
Kartoffeln	2 460 902
Kleeheu	1 261 916
Wiesenheu	1 639 230

Während des Krieges trat in den Ernteerträgen ein Rückgang ein, der um so stärker war, weil sowohl die Anbauflächen, als auch die Hektarerträge zurückgingen. Die Gründe hierfür waren zum Teil allgemeiner Natur, wie das Fehlen von Arbeitskräften, Düngemitteln, Pferden usw., dem die ganze deutsche Landwirtschaft in dieser Zeit ausgesetzt war, die sich auch in dem Rückgang der Erträge des gesamten Reichsgebiets zeigten.

Wenn man den gesamten Ernteertrag der einzelnen Getreideart im Reich im Jahre 1913 gleich 100 setzt, so waren im Jahre 1918 gesunken die Erntemengen von Winterweizen auf 56, Winterroggen auf 72, Gerste auf 57, Hafer auf 49, Kartoffeln auf 55.

Auf den Rückgang der Erntemengen wirkten ein Verringerung der Anbauflächen und geringerer Hektarertrag, aber schärfer wirkte der letztere, woraus ersichtlich ist, daß bereits während des Krieges die Landwirtschaft zu einer extensiveren Wirtschaft zurückgegangen war.

Als zweiter Punkt kam bei Ostpreußen hinzu, daß die Provinz den unmittelbaren Einflüssen des Krieges ausgesetzt war, neben kleinen Teilen von Westpreußen und von Elsaß-Lothringen als einziges deutsches Gebiet. Zweimal waren große Teile der Provinz von den Russen besetzt, worunter die Verwertung der Ernte von 1914 und vor allem die Bestellung für 1915 sehr leiden mußte. Die Menschen mußten vor den Russen flüchten. Nach Ermittlungen waren es 400 000 Menschen, d. h. ungefähr der vierte Teil der damaligen ostpreußischen Zivilbevölkerung. Dazu kamen die großen Verluste an Betriebskapital: Die landwirtschaftlichen Maschinen und Gespanne waren teils vernichtet, teils als Beute fortgeschafft.

Die Viehbestände wiesen folgende Verluste auf (in runden Zahlen[2]):

---

[1]) Hansen, Landwirtschaft a. a. O. S. 201.

[2]) Denkschrift über die Beseitigung der Kriegsschäden in den vom feindl. Einfall berührten Landesteilen, 1916.

Pferde	186 000	Stück
Rindvieh	232 000	„
Schweine	280 000	„
Schafe	160 000	„
Ziegen	14 000	„
im ganzen	872 000	Stück Vieh,

ungerechnet das Kleinvieh und Geflügel.

Ein Teil der Pferde war durch Hilfsmaßnahmen der Landwirtschaftskammer gerettet, der alsbald nach Wiederherstellung der Sicherheit zurückgebracht und durch zahlreiches Material aus Rußland, Belgien und Frankreich so erhöht wurde, daß bis Ende 1915 50 000 Pferde der Provinz wieder zugeführt waren, was von besonderer Bedeutung für die Bestellungsarbeiten war.

Des weiteren fehlten Saatgut, Futter und Düngemittel, die wegen Inanspruchnahme der Bahnen für strategische Zwecke nicht herangeschafft werden konnten. Immerhin gelang es über diese Schwierigkeiten durch staatliche Fürsorge und Beihilfen hinwegzukommen, so daß schließlich 1915 im ganzen in der Provinz bestellt waren 466 000 ha (gegenüber 554 000 ha im Jahre 1913) und allein an Brotgetreide 487 000 t gewonnen werden konnten (gegen mehr als 897 000 t im Jahre 1913).

Unter diesen Erwägungen sind die Ernteerträge der Provinz Ostpreußen in den einzelnen Kriegsjahren, die die folgende Tabelle zeigt, doppelt so hoch zu bewerten.

Es wurden geerntet in Ostpreußen in Tonnen zu 1000 kg[1]).

Jahr	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Kartoffeln
1914	116 681	519 928	125 247	445 791	1 635 971
1915	90 723	457 304	136 850	423 967	2 815 808
1916	108 005	665 137	154 236	497 753	982 409
1917	65 574	530 012	105 226	341 591	1 813 667
1918	79 486	552 663	97 349	328 668	1 271 658

Es soll nun versucht werden, ein Bild zu geben von der Verwertung der Ernteerträge, von dem, was in der Provinz Ostpreußen selbst verbraucht wurde und von den entsprechenden Ausfuhr- bzw. Einfuhrüberschüssen.

Genaue Angaben zu machen ist vollständig unmöglich, da es an einer Produktionsstatistik, die über die Verwendung der Ernteprodukte Aus-

[1]) Vierteljahrshefte der Statistik des Deutschen Reichs.

kunft geben könnte, mangelt. Hansen unternimmt den Versuch, die volkswirtschaftliche Leistung der ostpreußischen Landwirtschaft zu ermitteln[1]). Die Methode, die er dabei anwendet, soll hier ausführlicher behandelt werden, weil versucht werden soll, in derselben Art mit entsprechenden Vorbehalten die Überschüsse an Getreide der Provinz während des Krieges festzustellen.

Man könnte rein theoretisch in mehrfacher Weise an die Lösung der Aufgabe herantreten. Der Versuch, den Gesamtverbrauch des Reiches nach der Erntestatistik unter Berücksichtigung von Außenhandel und Aussaatmengen zu ermitteln, danach die Gesamtmenge festzustellen, die auf den Kopf der Bevölkerung fällt und dementsprechend den Provinzbedarf festzusetzen, hat sich, wie ein Beispiel Hansens zeigt[2]), als unbrauchbar erwiesen.

In Ostpreußen liegen die Verhältnisse doch anders als im Reich. Hier ist die Bevölkerung dünner, so daß die Aussaatmengen zu niedrig gegriffen sind, zumal auch wegen des rauheren Klimas stärker gesät werden muß. Dann wurde in Ostpreußen mehr Roggen für die menschliche Nahrung verwandt, als das im Reich der Fall ist, wo nach dem Westen zu das Weizenbrot immer stärker in den Vordergrund tritt. Weiter wurden in Ostpreußen erheblich größere Mengen Roggen, Gerste und Hafer verfüttert, als im Durchschnitt des Reiches. Trotz der hohen Kartoffelernten standen keine nennenswerten Ausfuhrmengen zur Verfügung, vielmehr mußte zeitweise noch eingeführt werden, weil, vor allem in dem stark kartoffelbauenden Allensteiner Bezirk, sehr viel Kartoffeln zu Spiritus verarbeitet wurden. Im ganzen betrug die Menge der so dem unmittelbaren menschlichen Konsum entzogenen Kartoffeln durchschnittlich 130 000 t pro Jahr.

Die einzige Möglichkeit, ein annähernd richtiges Ergebnis zu erzielen, ist festzustellen, welche Mengen in der betreffenden Zeit einerseits in die Provinz eingeführt, andererseits ausgeführt sind. Es ist möglich, diese Feststellungen zu machen mit Hilfe der Verkehrsstatistik. Es muß also untersucht werden, was auf der Eisenbahn, auf Binnenwasserstraßen und im Seeverkehr in die Provinz hinein- bzw. herausgekommen ist. Für den Eisenbahnverkehr liefern die Ergebnisse die Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen, die für Ostpreußen die zwei Bezirke 1a „die Provinz Ostpreußen (mit Ausschluß der Häfen)" und 2a „die ostpreußischen Häfen Memel, Pillau und Königsberg" enthält. Aus beiden muß natürlich der Wechselverkehr zwischen Provinz und Häfen

---

[1]) Hansen, Landwirtschaft a. a. O. S. 464ff.
[2]) S. 468.

ausgeschaltet werden. Über den Seeverkehr geben die Veröffentlichungen der Vorsteherämter der Kaufmannschaft von Memel und Königsberg Auskunft. Über den Binnenwasserstraßenverkehr unterrichtet die Statistik „Verkehr der deutschen Binnenwasserstraßen".

Daraus ergibt sich ein Bild über die Ausfuhr bzw. Einfuhr an ackerbaulichen Erzeugnissen. Auf Grund dieser Untersuchungen kommt Hansen zu dem Ergebnis, daß im Mittel der Jahre 1909/13 aus der Provinz mehr ausgeführt (+) bzw. eingeführt sind (—) folgende Mengen in Tonnen:[2])

Roggen[1])	+ 202 963
Weizen	+ 15 325
Gerste	— 62 427
Hafer	+ 69 107
Kartoffeln	+ 18 661

In diesen Zahlen sind nicht enthalten der Getreideverkehr seewärts von Memel und die Zu- und Ausfuhr auf dem Binnenschiffahrtswege. Trotzdem entsprechen die Zahlen, wie Hansen nachweist, annähernd der Wirklichkeit.

In der folgenden Übersicht ist versucht, entsprechend für die Jahre 1915—1917 die Mehrausfuhr bzw. Mehreinfuhr zu errechnen. Als Quellen standen zur Verfügung die Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen[3]) und die der Binnenwasserstraßen. Auf diesen war der Getreideverkehr, vor allem während des Jahres 1916, lebhafter als in der Vorkriegszeit. Nicht berücksichtigt werden konnte der Seeverkehr, da darüber keine Veröffentlichungen vorlagen. Nun ist zu bedenken, daß während der ersten Kriegsjahre der Verkehr der Häfen Pillau und Memel wegen der Kriegsgefahr nur sehr gering sein konnte und die ganze Beförderung sich auf den Eisenbahnen abspielte. Die Hauptbedeutung des Seeverkehrs lag außerdem vor dem Kriege in der Abbeförderung russischen Getreides und Holzes nach Westdeutschland und dem Ausland. Und die fiel fort.

Es betrug die Mehrausfuhr (+) bzw. Mehreinfuhr (—) an den einzelnen Getreidearten und Kartoffeln in Tonnen zu 1000 kg

Jahr	Roggen[4])	Weizen	Hafer	Gerste	Kartoffeln
1915	+109 536	+ 4 359	—38 849	— 1 960	+121 214
1916	+121 003	— 5 560	+11 307	— 1 599	+164 746
1917	+196 061	+ 4 631	+59 234	+14 062	+242 009
1909/13 Durchschnitt	+202 963	+15 325	+69 107	—62 427	+ 18 661

[1]) Einschließl. der zu 70 % umgerechneten Mehl- und Mühlfabrikate.
[2]) Hansen, Landwirtschaft a. a. O. S. 469.
[3]) Band 82—84.
[4]) Einschließl. Mehl- und Mühlenfabrikate umgerechnet zu 80 %.

Die Zahlen geben trotz ihrer Unvollkommenheit immerhin ein interessantes Bild über die Einwirkung des Krieges auf die Verschiebung der Ein- und Ausfuhrmengen der Provinz. Allgemein ist zu sagen, daß die ersten Jahre unter dem unmittelbaren Einfluß der militärischen Operationen standen, wo die Provinz teils Kampf- teils Etappengebiet war. Des weiteren zeigt sich, daß infolge der im Laufe des Krieges immer mehr zunehmenden Zwangsmaßnahmen die Provinz tatsächlich in allen Getreidearten ein Ausfuhrgebiet geworden ist.

Die Entwicklung der Roggenausfuhr (unter Hinzurechnung von Mehl- und Mühlenfabrikaten) zeigt ein allmähliches Steigen. 1917 ist fast der Durchschnitt von 1909/13 wieder erreicht, wobei noch zu bedenken ist, daß die Gesamternte von 761 000 t auf 552 000 t gesunken ist. Auch beim Weizen erklärt der Rückgang der Erträge von 158 000 t auf 65 000 t in der gleichen Zeit das Sinken der Überschüsse.

Die Hafereinfuhr 1915 trotz der verhältnismäßig guten Ernte war bedingt dadurch, daß sich die Truppen noch in der Provinz selbst befanden und für deren Bedarf große Mengen erforderlich waren. Auf die Entwicklung der Gerstezahl wirkte sehr stark das völlige Ausbleiben der russischen Zufuhren ein. Trotz bedeutend größerer Ernteerträge im Durchschnitt 1909/13 war die Provinz aus einem großen Einfuhrbezirk ein Überschußgebiet geworden, als nach den großen Abschlachtungen der Schweinebestände (gegenüber 1913 war deren Bestand um 55 % gesunken) und einer geringeren Belieferung der Brauereien mit Gerste der Verbrauch in der Provinz wesentlich zurückgegangen war.

Bei den Kartoffeln machte sich die Einschränkung der Verwendung zu Brenn- und Futterzwecken bemerkbar. Während 1909/13 bei einer Ernte von 2,46 Mill. t nur 18 000 t ausgeführt wurden, war eine Steigerung auf 242 000 t möglich trotz des Rückganges der Erträge.

Über die Lieferung landwirtschaftlicher Erzeugnisse während des Jahres 1917/18 hat der Präsident der Landwirtschaftskammer von Ostpreußen Erhebungen veranstaltet[1]).

Folgende Mengen sind danach während des Wirtschaftsjahres zur Ablieferung an Stellen außerhalb der Provinz gelangt: 3 753 738 Zentner (ca. 187 000 t) Brotgetreide im Durchschnittswert von M. 14.— = 52 552 332 M. 2 013 956 Zentner (ca. 100 000 t) Hafer und Gerste im Durchschnittswert von M. 14.— = 28 195 384 M., 10 641 921 Zentner (ca. 532 000 t) Kartoffeln im Wert von 60 338 811 M.

---

[1]) Brandes, Die Wichtigkeit der Provinz Ostpreußen in bezug auf Lieferung von Lebensmitteln an andere deutsche Bedarfsgebiete, Georgine 1919, Nr. 3—4.

Vergleicht man die Zahlen mit den Angaben der vorstehenden Tabelle, so findet man, daß der Unterschied beim Brotgetreide völlig unerheblich ist, bei Gerste und Hafer allerdings 27 000 t beträgt, was durch die verschieden hohen Ernteerträge und durch die verschiedene Berechnung (Kalenderjahr gegen Wirtschaftsjahr) zu erklären ist. Bei den Kartoffeln beträgt die Spannung 532 000 t gegen 242 000 t. Um den Unterschied zu erklären, ist zu berücksichtigen, daß bei den Kartoffeln das Wirtschaftsjahr die Zeit vom 15. September 1917 bis zum 14. September 1918 umfaßt. Man kann vielleicht die Aufklärung der großen Differenz darin finden, daß in den Zahlen von 1917 ein Teil der sehr schlechten Kartoffelernte von 1916 (siehe Tabelle S. 106) einbegriffen ist, der erst im Frühjahr 1917 zur Ablieferung gelangte und ein Teil der besseren 1917er Ernte. In den Brandesschen Zahlen veranlaßt die Einteilung des Wirtschaftsjahres von Mitte September ab, daß darin die gesamte Ernte vom Jahre 1917 und ein großer Teil der Ernte von 1918 erscheint, oder aber es sind in den Zahlen auch die zu Brennzwecken in der Provinz selbst verwendeten Mengen mit enthalten.

Von Interesse ist, daß mit diesen Getreide- und Kartoffelüberschußmengen auf Grund der 1918 geltenden Rationen versorgt werden konnten mit Brotgetreide 2 287 000, mit Brotgetreide einschl. Hafer und Gerste 3 391 000, mit Kartoffeln rund 2 558 000 Menschen.

Für die Produktion tierischer Erzeugnisse waren die Verhältnisse in der Provinz günstiger, als das bei den Ackerfrüchten der Fall war. Verschiedene Gründe drängten den Landwirt vom privatwirtschaftlichen Standpunkt, sich der Viehzucht zuzuwenden. Der Augenblick war aber erst gekommen, als die Verkehrsmittel in das Reich, das einzige Absatzgebiet, so ausgebaut waren, daß die Gewißheit bestand, die größtenteils leicht verderblichen Sachen würden unversehrt an ihren Bestimmungsort gelangen. Die allgemeinen Gesichtspunkte sind bereits oben S. 104 besprochen.

Es kam noch dazu, daß neben den reichen Futtererträgen an Heu, Klee usw. die Verwendung von Kraftfuttermitteln durch den Bezug aus Rußland sehr erleichtert wurde. Die Provinz hat einen verhältnismäßig großen Bedarf an Kraftfuttermitteln, weil die Dauer des Winters eine längere Stallfütterung erforderlich macht. Als solche Kraftfuttermittel spielten in der Viehzucht Ostpreußens eine Rolle: Hafer, Gerste, Kartoffeln, Getreideschrot, Kleie und die Ölkuchen, wie Sonnenblumen-, Sesam-, Palm- und Leinkuchen. Fast alle diese Futtermittel wurden in der Provinz mit Ausnahme von Hafer und Kartoffeln nicht in den erforderlichen Mengen erzeugt und mußten aus dem Ausland bezogen werden. Das natürliche

Bezugsgebiet war vor dem Kriege Rußland, das mit seiner großen Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse auch die ostpreußische Landwirtschaft versorgte. Da Getreide und Ölkuchen fast ausschließlich mit der Bahn eingeführt wurden, haben wir in der Statistik der Güterbewegung auf den Eisenbahnen Anhalte über die Mengen, die Ostpreußen aus Rußland bezog.

Im Jahre 1913 betrug die Einfuhr aus Rußland und Polen in Tonnen:

	aus Rußland	aus Polen	Verkehr zu Land und Wasser bei Schmalleningken
Hafer	10 850	76	359
Gerste	36 748	4 428	2460
Mais	7 941	29	—
Lein- und Ölsamen	32 831	49	2351
Kleie	64 774	16 969	1631
Kartoffeln	2 709	3 087	276
Kokoskuchen	73 275	4 126	—

Daß diese Mengen mit Ausnahme des Hafers fast ausschließlich in der Provinz verbraucht wurden, geht aus den Zahlen über den Gesamtaußenhandel der Provinz hervor. Es ist zusammengefaßt darin der Verkehr (Empfang und Versand) der Eisenbahnen mit dem Deutschen Reich und mit dem Ausland, der Seeverkehr über Pillau-Königsberg und Memel und der Verkehr auf dem Binnenwasserwege beim Zollamt Schmalleningken.

	Versand (Tonnen)	Empfang (Tonnen)
Hafer	91 540	14 865
Gerste	10 366	65 261
Mais	2 555	12 747
Lein- und Ölsamen	34 860	44 058
Kleie	28 732	93 803
Kartoffeln	6 452	34 671
Öl- und Kokoskuchen	16 754	85 660

Der Bezug dieser Mengen war erleichtert durch die günstigen Tarife, die auf Grund des Schlußprotokolls zu Art. 19 des deutsch-russischen Handelsvertrages von 1894 bestanden. Danach fand eine Durchrechnung der im innerrussischen Verkehr für Libau und Riga geltenden Tarife auch nach Königsberg statt, so daß infolgedessen eine Gleichstellung von Königsberg und Danzig mit den russischen Ostseehäfen erfolgte. Die Folge war eine Zunahme der Ausfuhr nach und über Deutschland, zumal die Entfernungen und damit auch die Frachtkosten beim Getreidebezug aus dem

russischen Schwarzerdegebiet für Königsberg billiger waren, als bei den russischen Seehäfen.

Dem Getreide waren gleichgestellt nach dem russischen Tarif von 1893 Kleie und Ölkuchen, die aber insofern noch günstiger dastanden, als eine Wagenladung nur 610 Pud betragen brauchte, während Getreide nur von 750 Pud ab die Vergünstigung des Ausfuhrtarifes genoß[1]). Zudem waren die deutschen Einfuhrzölle nach dem Handelsvertrag ermäßigt gegenüber denen des Zolltarifes und waren besonders niedrig gehalten bei der Gerste. Auch wurde ein großer Teil des russischen Getreides in ostpreußischen Mühlen vermahlen, um vermischt mit dem ostpreußischen Weizen wegen des verschiedenen Klebergehaltes ein backfähiges Mehl zu erhalten. Die dabei gewonnene Kleie wurde auch größtenteils von der ostpreußischen Landwirtschaft aufgenommen.

Beeinflußt durch die günstigen Bedingungen nahmen die Viehbestände der Provinz Ostpreußen vor dem Kriege sehr zu, ausgenommen die Schafe, weil unter dem Drucke des Weltmarktes die Schafhaltung nicht mehr nutzbringend war.

In der Provinz waren Ende 1913 vorhanden: Pferde 505 908 (Zunahme seit 1883: 32 %), Rinder 1 236 756 (50 %), Schweine 1 337 464 (119 %), Ziegen 43 749 (212 %), Schafe 306 277 (78 % Abnahme)[2]).

Unter der unmittelbaren und mittelbaren Einwirkung des Krieges trat hier ein Sinken der Bestände ein, über dessen Verlauf nachstehende Tabelle unterrichtet:

Jahr	Rindvieh	Schafe	Schweine	Ziegen
1913	1 236 752 = 100	306 277 = 100	1 337 464 = 100	43 749 = 100
1914	903 137 = 73	183 955 = 60	852 583 = 63	28 462 = 65
1915	1 047 908 = 85	220 339 = 71	928 674 = 69	34 422 = 78
1916	1 130 957 = 91	242 759 = 79	946 917 = 70	40 673 = 92
1917	1 130 359 = 91	262 786 = 86	612 187 = 45	43 223 = 98
1918	999 236 = 80	300 707 = 98	665 956 = 49	40 095 = 91

Auffallend in dieser Übersicht ist der starke Rückgang der Schweine. 1918 hatte die Provinz nicht einmal die Hälfte des Bestandes von 1913. Hier machte sich die Einwirkung des Krieges besonders stark fühlbar: die Mehrzahl der zur Schweinemast erforderlichen Stoffe kann auch zur unmittelbaren Ernährung des Menschen verwendet werden, nur mit dem Unterschied, daß die Umwandlung pflanzlicher Nährstoffe in tierische einen Verlust von nahezu 50 % hervorruft.

1) P. Weryho, Eisenbahntarife Rußlands für Getreide u. Mehl, Leipzig 1910, S. 270.

2) Hansen, Landwirtschaft a. a. O. S. 229ff.

Über die Leistung der ostpreußischen Landwirtschaft an tierischen Erzeugnissen gibt Hansen[1]) ebenfalls wertvolle Aufschlüsse. Er untersucht auch hier die Einfuhr und Ausfuhr auf allen Verkehrswegen und kommt zu dem Ergebnis, daß mehr ausgeführt wurden im Jahrfünft 1909/13: Rinder 215 876, Schafe 59 745, Schweine 646 607. Dazu kamen an Pferden nach Deckung des eigenen Bedarfs etwa 10 000 Stück in erster Linie für das Militär.

An sonstigen tierischen Erzeugnissen sind neben dem Fleisch, dessen Versand unbedeutend ist — die Mehrausfuhr an Fleisch und Speck betrug 1913: 892 t, 1909: nur 27 t — noch Butter und Käse zu erwähnen. Die Buttermenge, die jährlich über den Provinzbedarf hinaus noch zur Verfügung stand, berechnet Hansen auf 6,3 Mill. kg, Käse auf 19,7 Mill. kg.

Nicht festzustellen war der Überschuß an Geflügel und Eiern.

Schwer zu ermitteln ist auch die Produktion von Wolle. Die Ausfuhrüberschüsse geben nur ein unvollkommenes Bild, weil der Provinzverbrauch in gewerblichen Spinnereien und in eigenen Haushaltungen nicht bekannt ist. Trotzdem gibt die Verkehrsstatistik den Ausfuhrüberschuß 1913 mit 2162 t an gegen 1393 t im Jahre 1909.

Die erwähnte Brandessche Arbeit gibt für das Wirtschaftsjahr 1917/18 auch für die behandelten tierischen Erzeugnisse Zahlen, die insofern genauer sind, weil während des Krieges die Lebensmittel beschlagnahmt waren. Danach wurden abgeliefert an Stellen außerhalb Ostpreußens:

Schlachtvieh:	225 158	Rinder
	86 247	Schweine
	24 157	Schafe
	10 400	Kälber
Zuchtvieh:	5 360	Rinder
Milcherzeugnisse:	81 314	Zentner Butter
	45 000	„ Käse
	22 000	„ Molkeneiweiß, Trockenmilch und Milchzucker
	7 000	„ Quark

Über die Wege, die die verschiedenen landwirtschaftlichen Erzeugnisse nahmen und die Absatzgebiete geben ebenfalls die bereits angeführten Statistiken Auskunft.

Vieh und tierische Erzeugnisse werden ausschließlich mit der Eisenbahn befördert.

---

[1]) Hansen, Landwirtschaft S. 472ff.

Der Versand und Empfang Ostpreußens im Eisenbahngüterverkehr im Jahre 1913 betrug an . . . . . . nach . . . . . .[1])

Bezirk	Pferde (72)		Rinder und Schafe (73a bis c u. 74)		Schweine (75a u. b)		Geflügel (76)	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
Westpreußen (1b u. 2b)	8 156	2974	45 127	2871	81 257	5741	13 657	4 162
Pommern, Mecklenburg, Hansastädte, Hannover (3—11)	10 513	312	24 487	1064	48 127	253	8 278	1 167
Posen, Schlesien (12—15)	3 552	1830	60 980	528	27 190	181	3 723	1 467
Brandenburg (16, 16a, 17)	5 355	369	89 501	210	169 862	20	28 187	4 343
Provinz Sachsen, Thüringen (18, 19) . . .	1 478	17	28 969	219	33 327	139	228	441
Königr. Sachsen (20, 20a)	1 422	4	14 700	22	98 288	3	257	199
Provinz Hessen-Nassau, Hessen, Rheinprovinz (21, 25—27)	2 040	115	18 690	8	1 093	—	419	71
Westfalen, Lippe, Ruhrgebiet (24, 28) . . .	2 021	—	17 638	28	3 586	90	1 336	25
Süddeutschland (29—37)	1 212	14	1 714	25	98 876	29	34	990
Mit dem deutschen Reich zusammen	35 749	5635	301 206	4975	561 606	6456	56 119	12 865

Ein ganz anderes Bild zeigt der Versand von Getreide auf den Eisenbahnen. Nur ein verhältnismäßig kleiner Teil wird auf ihnen befördert und hier überwiegen auffallend die nahe bei Ostpreußen gelegenen Gebiete, so die Provinz Westpreußen, die den ganzen Getreideversand im Jahre 1913 aufnahm, während andere Gebiete an ihm überhaupt nicht beteiligt sind, vielmehr Ostpreußen aus anderen deutschen Inlandsbezirken noch Getreide empfangen hat.

Es betrug im Eisenbahngüterverkehr 1913 der gesamte Versand und Empfang Ostpreußens (Bezirk 1a und 2a) mit dem Deutschen Reiche in Tonnen:

	Versand	Empfang
Weizen	21 704	7 697
Roggen	26 631	4 949
Hafer	20 570	3 460
Gerste	4 754	21 245

Dagegen haben sich die Zahlen für das Getreide während der Kriegsjahre folgendermaßen verschoben:

[1]) Werner, Der Handel und die Kreditbanken in Ostpreußen, Anhang II, Teil IV der Grundlagen des Wirtschaftslebens von Ostpreußen, Jena 1917.

Der Eisenbahngüterverkehr Ostpreußens einschl. der Häfen, ohne Binnen- und Wechselverkehr, mit dem Deutschen Reiche 1914—1917 in Tonnen à 1000 kg

	Jahr	Versand	Empfang
Weizen	1914	22 219	7 011
	1915	10 678	5 759
	1916	5 045	9 491
	1917	5 710	1 242
Roggen.	1914	108 125	4 021
	1915	79 265	9 317
	1916	61 810	10 950
	1917	99 193	1 745
Hafer	1914	65 111	13 927
	1915	22 846	66 280
	1916	40 625	26 752
	1917	29 202	13 893
Gerste	1914	9 849	14 696
	1915	3 593	4 870
	1916	17 976	10 490
	1917	19 292	3 981

Diese eigenartige Tatsache, daß von den vorkrieglichen großen Getreideüberschüssen Ostpreußens an die in Mittel- und Westdeutschland gelegenen Bedarfsgebiete mit der Eisenbahn fast gar nichts befördert wurde, erklärt sich durch verkehrspolitische Maßnahmen.

Als in den 80er Jahren unter dem Einfluß des Weltmarktes die Preise des Getreides immer mehr sanken, war die Landwirtschaft der östlichen Provinzen in eine schwierige Lage geraten. Die russischen Eisenbahnverwaltungen hatten dem Ausfuhrbedürfnis der eigenen Landwirtschaft weitgehend entsprochen durch Ermäßigung der Tarife für Getreide, die auf weitere Entfernungen nur ein Drittel und ein Viertel der deutschen Eisenbahnfrachten ausmachten. Dagegen waren die deutschen Tarife für Getreide nicht ermäßigt, teilweise sogar durch Beseitigung von älteren Ausnahmetarifen erhöht worden. So wurde der russische Weizen Ende der 80er Jahre nach den deutschen Industriegebieten von Rheinland und Südwestdeutschland, wo der einheimische Weizen nicht ausreichte den Bedarf zu decken, auf dem Wasserwege befördert und konnte doch noch konkurrieren, trotzdem er von den Anbaubezirken bis zu den Seehäfen einen langen Eisenbahnweg zurücklegen mußte, der bis zu den russischen und deutschen Ostseehäfen durchschnittlich mindestens 800 km beträgt; er hatte für 10 000 kg noch eine Eisenbahnfracht von 100 M. zu zahlen.

Nun betrug auch etwa 800 km die Entfernung des deutschen Ostens nach Rheinland und Süddeutschland, aber die deutsche Eisenbahnfracht

machte für 10 t Getreide auf diese Entfernung 372 M. aus, also 272 M. mehr als die russische für die gleiche Entfernung. Der Frachtvorsprung von 272 M. war aber so bedeutend, daß er durch die Seefracht und die sonstigen Mehrkosten, die das russische Getreide für die Beförderung zu tragen hatten, nicht ausgeglichen wurde. Jeder Absatz ostdeutschen Getreides in Westdeutschland war daher bei Beförderung auf dem Bahnwege ausgeschlossen[1]).

Einer von der Landwirtschaft gewünschten Ermäßigung der Getreidetarife gegenüber hatte sich die preußische Regierung ablehnend verhalten, vielmehr war versucht worden, durch Erhöhung der Getreidezölle die ostdeutsche Landwirtschaft konkurrenzfähig zu erhalten.

Im Jahre 1891 entschloß man sich aber, doch eine Tarifermäßigung für ostdeutsches Getreide nach dem Westen einzuführen durch Aufstellung des Getreidestaffeltarifes, der bis zum Inkrafttreten des deutsch-russischen Handelsvertrages bestehen blieb. In Westdeutschland hatte man diesen Staffeltarif bekämpft und behauptet, hierdurch würden die Getreidepreise gedrückt und vor allem die rheinische Mühlenindustrie geschädigt[2]).

Vom damaligen volkswirtschaftlichen Standpunkte aus wäre aber die Beibehaltung der Staffeltarife wünschenswert gewesen: Im Osten waren infolge der stärkeren Produktion die Getreidepreise niedriger als im industriereichen Westen und da wäre es nur gut gewesen, den Absatz eigenen Getreides zu fördern, um durch Ermäßigung der Tarife auf weitere Entfernungen die wirtschaftlich sich ergänzenden Gebiete des Deutschen Reiches in Wechselverkehr zu bringen.

Ein Ausgleich für die Aufhebung der Staffeltarife wurde dadurch geschaffen, daß im Jahre 1897 besondere Seehafenausfuhrtarife eingeführt wurden, die neben dem agrarpolitischen Zweck der Staffeltarife noch den Wettbewerb des ostdeutschen Getreides mit dem russischen ermöglichen sollten. Danach betrug die Fracht von den ost-, westpreußischen und posenschen Stationen nach Danzig, Königsberg, Pillau, Memel für 1 bis 100 km 2,6 Pfg., 101—200 km 2,4 Pfg., 201—300 km 2,3 Pfg., 301 bis 400 km 2,2 Pfg./tkm. Der gleiche Tarif galt für Weizen und Roggen von Stationen zwischen Allenstein und Ortelsburg und Laskowitz nach den Danzig benachbarten Stationen.

Die Folge dieser Ausnahmetarife vor dem Kriege war eine Bevorzugung des Getreideversands Ostpreußens über einen der begünstigten

[1]) Bräsicke, Die Reform der Eisenbahngütertarife mit besonderer Rücksicht auf die Hebung der ostdeutschen Landwirtschaft, Berlin 1890. S. 5.
[2]) Human, Der deutsch-russische Handelsvertrag vom 20. III. 1894, Leipzig 1900. S. 30.

Häfen, in erster Linie über Königsberg, zumal die ostpreußische Hauptstadt nach allen Teilen der Provinz günstige Bahnverbindungen hatte. Ein weiterer Grund für die Bevorzugung Königsbergs lag darin, daß es der größte deutsche Ausfuhrhafen für russisches Getreide war; die ostpreußische Landwirtschaft hatte den Vorteil, daß aus einer Mischung des ostpreußischen Weizens, der als westeuropäischer weißer Weizen wenig kleberhaltig und daher schwer verbackungsfähig ist, wohl aber viel Mehl enthält, mit dem roten in Südrußland gebauten Weizen, der die umgekehrten Eigenschaften besitzt, eine auf dem Weltmarkt besonders beliebte Ware hergestellt wurde[1]). Dank der günstigen Seehafentarife und der billigen Seefrachten war für Ostpreußen die Beförderung in die westdeutschen Industriegebiete auf dem kombinierten Weg am billigsten, die trotz dreimaligen Umschlages, nämlich in Königsberg, Rotterdam und einem Rheinhafen erheblich weniger kosteten, als der direkte Bahnversand nach dem für Getreide bestimmten Spezialtarif I.

Selbst für den Versand nach Berlin war vor dem Kriege der Weg von Ostpreußen über Königsberg-Stettin-Oder-Havel billiger als der direkte Bahnversand, trotzdem er 690 km betrug gegen 590 km auf der Eisenbahn[2]).

Aus den Jahresberichten des Vorsteheramts der Kaufmannschaft Königsberg geht hervor, in welchem Umfang der Seeweg zur Getreidebeförderung benutzt wurde. Der Memeler Getreidehandel ist nicht berücksichtigt, da Angaben über die Bestimmungsländer fehlen und der Getreideversand von dort nur unbedeutend ist; nach Angaben der Memeler Handelskammer machte im Jahre 1913 die gesamte dortige Getreideausfuhr 6222 t aus. Im Jahre 1913 wurden von Königsberg aus seewärts versandt: Getreide (Weizen, Roggen, Gerste, Hafer) insgesamt 165 543 t (im Jahre 1912: 286 432 t). Unter den Bestimmungsgebieten wurde in das Deutsche Reich nur der fünfte Teil befördert, 1913: 31 053 t. Die größten Mengen wurden nach den Niederlanden abgegeben (51 427 t), sie waren aber wohl ausschließlich nach West- und Süddeutschland bestimmt, so daß doch die Hälfte der ostpreußischen Getreideausfuhr tatsächlich in Deutschland konsumiert wurde. Weitere Ausfuhrländer waren Dänemark mit 21 369 t, England mit 24 174 t, Frankreich, Schweden und Norwegen.

Für die Nachkriegszeit kommt es darauf an, die landwirtschaftliche Produktion der Provinz im Gesamtinteresse des Deutschen Reiches möglichst zu steigern. Dazu gilt es, den einzelnen Landwirt durch günstige Preise anzureizen. Die alte Auffassung, daß der Landwirt im Osten billiger

---

[1]) Bräsicke, Die Reform a. a. O.

[2]) Teubert, Getreidefrachten und Getreideverkehr auf deutschen Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen, Berlin 1910. S. 89.

produziert als im Westen, paßte bereits unter vorkrieglichen Verhältnissen nicht. Die ungünstige Lage zum deutschen Wirtschaftsgebiet verteuerte die Produktion Ostpreußens in solchem Grade, daß selbst die verhältnismäßig günstigen Arbeiterverhältnisse dadurch unwirksam gemacht wurden.

Die Löhne der Landarbeiter waren damals niedrig und außerdem standen dauernd und vor allem zur Zeit der Kartoffelernte Saisonarbeiter aus Rußland in beliebiger Zahl zur Verfügung, die billige Arbeitskräfte für die Landwirtschaft waren. Man rechnet damit, daß Ostpreußen im Jahresdurchschnitt vor dem Kriege 30 000 Wanderarbeiter aus Polen und Litauen beschäftigte, dazu noch weitere 30 000 während der masurischen Kartoffelernte.

Ob nach dem Krieg diese billigen Arbeitskräfte aus dem Ausland noch zu haben sein werden, ist zweifelhaft. Und bei den ständigen Landarbeitern haben sich die Löhne seit der Revolution auch so erhöht, daß der große Unterschied, der früher zwischen dem Osten und dem Westen Deutschlands bestand, nahezu weggefallen ist.

Innerhalb der landwirtschaftlichen Produktion Ostpreußens wird die Lösung der Beziehungen zu Rußland und im Zusammenhang damit der Wegfall der billigen Kraftfuttermittel zu einem Umstellen der Produktion führen müssen, derart, daß die Zucht der Tierarten, die, wie die Schweine, auf die Fütterung mit hochwertigen Stoffen angewiesen sind, wird eingeschränkt werden müssen; die russische Futtergerste usw. wird ausbleiben und mit einheimischem Getreide und Kartoffeln die Schweine füttern, hieße Verschwendung treiben in einer Zeit, wo in allem gespart werden muß.

Der Getreidebau wird wieder so weit als möglich ausgedehnt werden müssen, nur darf, solange die Zwangsbewirtschaftung im Getreide weiter andauern muß, nicht die Reichsgetreidestelle annehmen, daß der Osten billigere Produktionsmittel hat und deshalb den Abnahmepreis für die Tonne ostpreußischen Brotgetreides ca. 125 M. niedriger ansetzen, als den für mitteldeutsches Getreide.

Die Entwicklung der Viehpreise seit Aufhebung der Zwangswirtschaft wird sehr beeinträchtigt durch den sich zwischen Provinz und Absatzgebiete im Reich schiebenden polnischen Korridor. Hatte früher schon der Osten niedrigere Viehpreise als Mittel- und Westdeutschland, so tritt der Unterschied jetzt viel stärker hervor, weil einerseits die teuren Frachtkosten der ostpreußische Landwirt zu tragen hat, und außerdem infolge des Korridors eine besondere Risikoprämie aufgeschlagen wird wegen der Unregelmäßigkeiten in der Bahnbeförderung, die gerade Tiere und leicht verderbliche

Erzeugnisse nicht ertragen können und wegen der Beraubungsgefahr, der die Transporte im polnischen Korridor ausgesetzt sind.

2. Der Bezug von Produktionsmitteln.

Die künstlichen Düngemittel.

Die Abhängigkeit der agrarischen Provinz Ostpreußen vom Deutschen Reich zeigte sich vor allem beim Bezug von Bedarfsgegenständen für die Landwirtschaft, unter denen die künstlichen Düngemittel die erste Stelle einnahmen. In der ostpreußischen Landwirtschaft war, wie überall, die Grundlage der Düngung der Stallmist — wie Hansen: Landwirtschaft S. 173 ausführt — der alle Stoffe enthält, die die Pflanzen zu ihrem Wachstum brauchen. Infolge seiner ausgedehnten Viehhaltung konnte Ostpreußen vor dem Kriege über große Mengen Kali, Stickstoff und Phosphorsäure in dieser Form verfügen. Dies war sehr wichtig, denn die in anderen Gegenden gebräuchliche Gründüngung trat hier an Bedeutung zurück. Die Leguminosen brauchen einen langen und warmen Herbst, um sich zu entwickeln und genügend Stickstoff aufzusammeln und daran fehlt es in Ostpreußen.

Der Verwendung künstlicher Düngemittel stand man in Ostpreußen lange Zeit sehr mißtrauisch gegenüber. Über den vorkriegslichen Verbrauch gibt leider die Statistik keine Auskunft. Wohl können wir aus der Verkehrsstatistik entnehmen, welche Mengen an künstlichen Düngemitteln in den einzelnen Jahren in die Provinz gelangt sind, aber beim Eisenbahnverkehr sowohl als beim Seeverkehr fehlt eine Spezialisierung der Düngemittel. Nur das Kalisyndikat gibt in seinen Berichten Zahlen über die verbrauchten Mengen in Ostpreußen.

Einen Begriff von der Zunahme der künstlichen Düngemittel in der Provinz Ostpreußen kann man sich machen, wenn man die Zahlen für die Verbrauchszunahme in der deutschen Landwirtschaft heranzieht. Der Gesamtverbrauch an künstlichen Düngemitteln in der deutschen Landwirtschaft betrug nach Hoffmann Düngerfibel S. 139 in den Jahren 1890 und 1913:

(Siehe Tabelle S. 120.)

Die stickstoffhaltigen Düngemittel.

Man unterscheidet bei den Stickstoffdüngern: die Salpeterverbindungen, vor allem Chilisalpeter, schwefelsaures Ammoniak und Kalkstickstoff.

Der Chilesalpeter wird gewonnen aus den in den Wüsten Chiles meist unter einer Deckschicht liegenden Ablagerungen von Rohsalpeter, der wohl aus den Meerespflanzen entstanden ist. Vor dem Kriege war die deutsche

	1890	1913
	Tonnen	
Knochenmehl	99 000	80 000
Guano	45 890	55 000
Superphosphat	500 000	2 000 000
Thomasmehl	400 000	2 200 000
Chilesalpeter	247 810	560 000
Schwefelsaures Ammoniak	60 000	400 000
Verschiedenes: Kalkstickstoff,		60 000
Kalksalpeter, Blutmehl	50 000	110 000
Kalisalze	219 550	3 013 000

Dazu kommen noch 1913 8—10 Millionen Doppelzentner Kalk.

Industrie und Landwirtschaft ganz auf die Einfuhr dieses Rohsalpeters angewiesen, was aus den Einfuhrzahlen ersichtlich ist. Betrug doch die Einfuhr aus Chile nach Deutschland unter Berücksichtigung der Einfuhr über Rotterdam und Antwerpen ca. 1 Mill. Tonnen Rohsalpeter, wovon mindestens 700—800 000 t in der Landwirtschaft Verwendung fanden. Daneben spielte die Einfuhr von Kalksalpeter (Norgesalpeter) und Kalkstickstoff nur eine untergeordnete Rolle (1912: 75 000 t).

Das schwefelsaure Ammoniak, das ebenfalls als stickstoffhaltiges Düngemittel Verwendung findet, wird als Nebenprodukt bei der Leuchtgasfabrikation gewonnen.

Ferner wird es seit einigen Jahren auch auf synthetischem Wege nach verschiedenen Verfahren hergestellt. Die Badische Anilin- und Sodafabrik arbeitet nach dem Haber-Bosch-Verfahren in großen Anlagen in Oppau bei Ludwigshafen (1913) und den Leunawerken bei Merseburg (1917). Nach diesen Verfahren erfolgt die Gewinnung des Ammoniaks unmittelbar aus den Elementen Stickstoff und Wasserstoff. In einem weiteren Verfahren wird das so gewonnene Ammoniak in schwefelsaures Ammoniak weiterverarbeitet[1]).

Die Erzeugung von schwefelsaurem Ammoniak betrug in Deutschland nach Feststellung der deutschen Ammoniakverkaufsvereinigung Bochum 1895: 50 950 t, 1905: 196 200 t, 1913: 533 000 t, 1915: 341 308 t, 1916: 341 270 t, 1917: 300 000 t[2]).

Der Kalkstickstoff wird nach verschiedenen Verfahren aus Kalziumkarbid und Luftstickstoff hergestellt. Nach dem Frank-Caroschen Verfahren, nach dem auch die neuen Reichswerke arbeiten, wird atmosphärische Luft über glühendes Kupfer geleitet, wodurch eine Bindung des Sauerstoffes eintritt[3]).

[1]) v. Braun-Dade, Arbeitsziele der deutschen Landwirtschaft nach dem Krieg. Berlin 1918. S. 859.

[2]) v. Braun-Dade S. 852. [3]) v. Braun-Dade S. 866.

Kalkstickstoffabriken bestanden vor dem Kriege bereits in Knapsack bei Cöln, Trostberg in Bayern und Groß-Kayna bei Merseburg. Während des Krieges sind die genannten Werke gewaltig vergrößert worden. Neu hinzu gekommen sind die großen Reichswerke in Pisteritz an der Elbe und in Chorzow in Oberschlesien, ferner die Leunawerke bei Merseburg.

Da die Kalkstickstoffherstellung große Mengen elektrischer Energie erfordert, müssen die Fabriken da angelegt werden, wo billige Kraftquellen zur Verfügung stehen. Bei den mitteldeutschen Werken und in Knapsack liefern die reichen Braunkohlenlager, bei dem Bayerischen Werk in Trostberg das Wasser der Alst die Kraft. Die jetzt bestehenden Werke können insgesamt rund 600 000 t Kalkstickstoff gleich 120 000 t Stickstoff gegen 50 000 t Kalkstickstoff gleich 10 000 t Stickstoff im Jahre 1913 erzeugen. Allerdings war diese Menge während des Krieges nur zum Teil für Düngezwecke freigegeben, da erhebliche Mengen für die Munitionsherstellung gebraucht wurden.

Der Gesamtverbrauch an stickstoffhaltigen Düngemitteln in der deutschen Landwirtschaft ist für die Vorkriegszeit verschiedentlich berechnet worden.

Caro schätzt[1]), daß 225 000 t gebundener Stickstoff jährlich in der Landwirtschaft verbraucht wurden, die sich zusammensetzen aus:

750 000 t Salpeter mit	113 000 t Stickstoff
450 000 t schwefelsaurem Ammoniak	90 000 t Stickstoff
100 000 t Kalkstickstoff usw.	20 000 t Stickstoff,

davon Eigenerzeugung Deutschlands: 120 000 t gebundener Stickstoff und zwar wurden als Nebenerzeugnisse der Kokereien, Gasanstalten usw. rund 550 000 t schwefelsaures Ammoniak mit etwa 110 000 t Stickstoff und in den Kalkstickstoffwerken rund 50 000 t Kalkstickstoff mit etwa 10 000 t Stickstoff hergestellt. Der Rest der Verbrauchsmengen wurde aus eingeführtem Chilisalpeter in Deutschland hergestellt.

Über den Verbrauch stickstoffhaltiger Düngemittel in der ostpreußischen Landwirtschaft liegt kein ausreichendes Material vor.

Nur über die Verwendung des Kalkstickstoffes gibt Hansen nach den Angaben der Verkaufsvereinigung für Stickstoffdüngemittel einige Zahlen. Danach wurden verkauft in Tonnen zu 1000 kg: 1908/09 46, 1909/10 213, 1910/11 650, 1911/12 1010, 1912/13 1475 und 1913/14 1700 t. Diese große Zunahme läßt ebenfalls auf einen stärkeren Bezug der anderen Stickstoffträger (Ammoniak und Salpeter) schließen.

---

[1]) v. Braun-Dade S. 866.

Die phosphorsäurehaltigen Düngemittel.

Die ältesten fabrikmäßig hergestellten Düngemittel waren die phosphorsäurehaltigen. Ihre Herstellung begann in Deutschland um 1840. Anfangs wurden sogenannte Knochensuperphosphate hergestellt, die man durch Aufschließung gemahlener Knochen mit Schwefelsäure gewann. Als das Knochenmaterial nicht mehr ausreichte, verarbeitete man englische Kropolithe und Lahnphosphorithe. Erst später ging man daran, mineralische Phosphate zur Gewinnung des Superphosphats heranzuziehen. 1865 kamen die ersten Phosphate aus der spanischen Provinz Estremadura auf den Markt[1]).

In den 80er Jahren entdeckte man die riesigen Lager in den amerikanischen Staaten Süd-Karolina, Tennessee und der Halbinsel Florida. 1896 wurde großes Phosphatvorkommen in Tunis und Algier festgestellt und im Anfang des jetzigen Jahrhunderts die sogenannten Ozeanphosphate aufgedeckt auf den Christmasinseln bei Java, auf der ehemalig deutschen Marschallinsel Nauru, auf Angaur, Palao und Makatea.

Die Lagerstätten sind teilweise recht ergiebig. So hat man berechnet, daß Amerika 6 Milliarden Tonnen Phosphat-Reserven besitzt und, da der Weltverbrauch 1913 6 Mill. t betrug, würden allein Amerikas Lagerstätten genügen, die ganze Welt auf 1000 Jahre zu versorgen[2]). Entsprechend der großen Bedeutung hat auch die Förderung von Rohphosphaten zugenommen von 3 Mill. t im Jahre 1903 auf 6,76 Mill. t im Jahre 1914.

Deutschland selbst hat nur verhältnismäßig geringe Lagerstätten in Gestalt von kleineren Nestern von Kropolithen und Lahnphosphorithen. Man darf nicht übersehen, daß die Versorgung der deutschen Superphosphatindustrie und damit der deutschen Landwirtschaft in der Hauptsache auf den Bezug ihrer Rohstoffe aus dem Auslande angewiesen ist, und daß auch das zweite Rohmaterial der Superphosphatindustrie, die Schwefelsäure, im Frieden in ihren größten Mengen als Kies aus dem Auslande, aus Spanien, Portugal und Norwegen, bezogen wurde. Daß es sich hierbei um keine kleinen Mengen handelt, zeigt die Einfuhrstatistik für das Jahr 1913. (Siehe nebenstehende Tabelle.)

Der Einfluß des Krieges machte sich naturgemäß sehr stark fühlbar in der Superphosphatindustrie. Eine neu gegründete Kriegsphosphat-G. m. b. H. wandte sich wieder dem Abbau der heimischen Lagerstätten an der Lahn, im Harze und im Rheingau zu. Jedoch verschlangen die För-

---

[1]) Ullmann, Die deutsche chemische Düngerindustrie, Hamburg 1905.

[2]) Simmersbach, Deutschlands Düngemittelbedarf und dessen Deckung, Zeitschrift für Sozialwissenschaft 1920, Heft 9/10.

Einfuhr von Rohphosphaten nach Deutschland 1913.

Herkunftsland	Mengen in t
Vereinigte Staaten	421 212
Algier	191 448
Tunis	108 007
Belgien	53 439
Frankreich	19 530
Christmas-Inseln	70 467
Australien	18 866
Deutsch-Guinea	41 294

derungsversuche zwar große Summen, führten aber zu keinem Ergebnis. Bald nach der Besetzung Belgiens und Nordfrankreichs begann man mit dem Abtransport der in den dortigen Fabriken lagernden Rohstoffe und Fabrikate nach Deutschland. Die Phosphatgruben in der Provinz Lüttich und im Hennegau, sowie die französischen im Sommegebiet wurden unter deutscher Zwangsverwaltung vergrößert und ihre Förderung gesteigert. Aber diese Mengen waren viel zu gering, um einen auch nur annähernden Ersatz für die fehlenden überseeischen Phosphate zu bilden. Zudem war das Material von schlechter Beschaffenheit und bot der Verarbeitung große Schwierigkeiten.

Zum Glück besitzt aber Deutschland seit längerer Zeit in einer sehr großen Produktion von Thomasmehl einen Ersatz für die fehlenden Phosphate, das im Krieg eine große Bedeutung erlangt hat.

Das Thomasmehl wird nach dem Verfahren des englischen Ingenieurs Thomas, von dem es auch den Namen hat, als Nebenprodukt bei der Stahlgewinnung hergestellt. Es bedarf auch zur Fabrikation des Thomasmehls nicht der vorherigen Behandlung mit Schwefelsäure, um die Phosphorsäure zur Wirkung zu bringen.

Die größte Produktion von Thomasmehl fand vor dem Kriege in Deutschland statt, die übrigen Produktionsländer folgten in weitem Abstand. Nach Schätzungen des internationalen landwirtschaftlichen Instituts in Rom war die Erzeugung an Thomasmehl im Jahre 1912 in den verschiedenen Ländern folgende:

Deutschland	2 475 000 t
Frankreich	679 000 t
Belgien	534 000 t
Großbritannien	150 000 t
Andere Länder	150 000 t
Welterzeugung	3 988 000 t

In Deutschland arbeiteten etwa 30 größere Thomasmehlwerke, von denen 50 % in Luxemburg, Lothringen und sonstigem linksrheinischen Gebiet lagen.

Der Verbrauch an Thomasmehl in der deutschen Landwirtschaft hat im Laufe der Zeit eine gewaltige Steigerung erfahren. Nach Angaben des Vereins der Thomasmehlfabriken wurden verbraucht 1885: 5000 t, 1895: 700 000 t, 1905: 1 400 000 t, 1913: 2 500 000 t.

Über Ostpreußens Verbrauch an phosphorsäurehaltigen Düngemitteln liegen gar keine Angaben vor. Nur nach den Umsätzen der folgenden vier großen Genossenschaften (Raiffeisengenossenschaft, An- und Verkaufsgenossenschaft Königsberg, Ländlicher Wirtschaftsverein Insterburg, Ermländische Hauptgenossenschaft) kann auf die große Zunahme im Kunstdüngerverbrauch Ostpreußens geschlossen werden. Die genannten Genossenschaften setzten um (nach Hansen S. 177) 1905: 942 315 Ztr., 1910: 1 778 257 Ztr., 1913: 3 011 546 Ztr. Da die An- und Verkaufsgenossenschaft einen Teil ihrer Düngemittel vom Raiffeisenverband bezieht, muß noch ein Betrag in Abzug gebracht werden. Immerhin berechnet Hansen, daß in Ostpreußen 1913 annähernd 3 Mill. Ztr. Kunstdünger verbraucht wurden.

Über die Mengen an Stickstoff und Phosphorsäure, die der deutschen Landwirtschaft in der Nachkriegszeit zur Verfügung stehen, gibt die Denkschrift des Preußischen Landwirtschaftsministeriums zur Frage der Volksernährung bemerkenswerte Anhalte.

Danach standen zur Verfügung im Jahre 1913 und im Jahre 1919 in Deutschland (beide Male der Gebietsstand auf die nachkriegsliche Größe umgerechnet):

	Es standen zur Verfügung in 1000 t für				Der Rückgang betrug 1919			
	1913		1919		Stickstoff		Phosphorsäure	
	Stickstoff	Phosphorsäure	Stickstoff	Phosphorsäure	absolut	%	absolut	%
im Stalldünger	450	510	190	200	260	57,7	310	60,8
in künstl. Düngemitteln .	185	550	115	230	70	37,8	320	58,1
Zusammen	635	1060	305	430	330	51,9	630	59,4

Es beträgt der Rückgang an Stickstoffdünger 50 %, an Phosphorsäure 60 % gegenüber dem Jahre 1913. Die Erzeugung der stickstoffhaltigen Düngemittel und deren Verbrauchsmengen in Deutschland ist bereits oben S. 121 erwähnt.

Der Gesamtverbrauch an **Phosphorsäure** betrug nach den Angaben der Denkschrift im Jahre 1913 in Deutschland alten Umfanges 630 000 t, die sich zusammensetzten aus:

275 000 t	Phosphorsäure	in	Form	von	Superphosphat
335 000 t	"	"	"	"	Thomasmehl
20 000 t	"	"	"	"	Knochenmehl.

Trotzdem Caro[1]) annimmt, daß mit den bereits 1918 vorhandenen Fabriken Deutschland imstande wäre an **Stickstoff** folgende Mengen zu erzeugen:

Synthetisches schwefelsaures Ammoniak	rd.	1 000 000 t	=	200 000 t Stickstoff
Kalkstickstoff	rd.	600 000 t	=	120 000 t "
Schwefelsaures Ammoniak aus Kokereien, Gasanstalten usw.	rd.	600 000 t	=	120 000 t "
insgesamt also				440 000 t Stickstoff

zeigt doch die Denkschrift des Landwirtschaftsministeriums, daß für 1919 nur 115 000 t Stickstoff in Form von künstlichen Düngemitteln zur Verfügung standen, sich also hier die allgemeinen Folgen des Friedens im innerdeutschen Wirtschaftsleben besonders deutlich fühlbar machten.

Dabei muß aber folgendes beachtet werden: Es standen tatsächlich der deutschen Landwirtschaft im Jahre 1919 größere Mengen an gebundenem Stickstoff zur Verfügung als die angeführten 115 000 t. Nur wurden sie von der Landwirtschaft nicht aufgenommen. Diese Tatsache erscheint zunächst sonderbar, da bei einem Vergleich der Preise der landwirtschaftlichen Erzeugnisse mit denen der künstlichen Düngemittel die Erhöhung bei den ersteren größer ist, also eine stärkere Verwendung rentabler erscheinen müßte.

Es muß aber zweierlei berücksichtigt werden zur Erklärung dieser Tatsache, was hemmend auf den Stickstoffverbrauch einwirkte: das wesentlich erhöhte Risiko und die jetzigen Arbeiterverhältnisse in der Landwirtschaft.

Das Risiko liegt einmal in den immer vorhandenen Witterungseinflüssen und dann in der eben so wirkenden, bei der Landarbeiterschaft dauernd bevorstehenden Streikgefahr. Das Risiko im landwirtschaftlichen Produktionsprozeß ist um so größer, je geringer der Anteil ist, der vom Rohertrag auf den Reinertrag entfällt. Während sich die Reinerträge

[1]) v. Braun-Dade S. 867.

vom Morgen durchschnittlich auf das Vierfache erhöht haben, hat sich die Kaufkraft des Geldes um das Fünfzehnfache verschlechtert und die Einnahmen für landwirtschaftliche Erzeugnisse bringen nur etwa das Zehnfache ein. Es muß der Landwirt im Jahre 1920 für wichtige Teile seines Betriebskapitals mehr ausgeben als 1913, so daß logischerweise der Anteil des Reinertrags kleiner werden mußte.

Weiter ist bedeutsam, daß 1913 der Reinertrag des Morgens den Wert von 5 Zentnern Getreide oder 18 Zentner Kartoffeln darstellte, während 1920 nur noch 2 Zentner Getreide oder 5—6 Zentner Kartoffeln auf den Reinertrag entfallen. Der Unterschied gegen früher muß zur Deckung der Unkosten dienen; 1920 machte der Reinertrag einen wesentlich kleineren Teil des Rohertrages aus, so daß heute kleine Schwankungen in den Erträgen bereits zu einem Verlust im Betriebe führen. Einschränkungen im Anbau leichter Böden sind dann die Folge.

Ebenso haben sich die Arbeiterverhältnisse geändert. Die heutigen Barlöhne sind nicht das Entscheidende. Das Deputat stellt jetzt einen anderen Wert dar als früher und es ist teilweise noch heraufgesetzt. Dann spricht noch die Verkürzung der Arbeitszeit und der Rückgang der Leistung infolge der Abschaffung der Akkordarbeit mit, so daß heute die menschliche Arbeitskraft das Zehn- bis Elffache gegen früher kostet. Wenn der Betrieb in derselben Weise wie 1913 fortgeführt werden soll, muß die Zahl der Arbeitskräfte um 25 % erhöht werden.

Die Folge ist, daß immer mehr zu einer extensiven Bearbeitung übergegangen wird, die in der Weise vor sich geht, daß die Fläche derjenigen Früchte eingeschränkt wird, die viel Arbeit und Stickstoff erfordert, d. h. die der Hackfrüchte.

Es ist aber besonders wünschenswert, daß eine stärkere Verwendung des Stickstoffs in der Landwirtschaft stattfindet, da durch Versuche nachgewiesen ist, daß hauptsächlich der Stickstoff wirkt, und daß durch Stickstoffdüngung eine Ertragssteigerung von 100 % eintrat, während Phosphorsäure und Kalidünger den Ertrag um höchstens 25 % erhöhten[1]).

Die mangelnde Phosphorsäureversorgung ist durch die bereits erwähnte große Abhängigkeit vom Ausland beim Bezug der nötigen Rohphosphate und Schwefelkiese zu erklären. Sie verschlechterte sich noch mehr nach Wegfall der aus dem besetzten Gebiet eingeführten Phosphatmengen und der aus Luxemburg, Lothringen und dem linksrheinischen Gebiet bezogenen Thomasmehlmengen.

Der große Rückgang an Nährstoffen im Stalldünger wurde durch Verringerung des Viehbestandes und durch das Mindergewicht der Tiere

---

[1]) Dr. Goy in der Georgine 1920, Nr. 39/40.

verursacht; die fehlende Futtermitteleinfuhr, die verstärkte Heranziehung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse zur menschlichen Ernährung bewirkten eine Verschlechterung der Qualität und Quantität.

Zum Glück ist aber, wie vielfache Versuche gezeigt haben und wie auch Prof. Areboe im Reichswirtschaftsrat ausführte, die Düngebedürftigkeit eines großen Teils unserer Böden für Phosphorsäure zurückgegangen, auch für Ostpreußen gilt dies. Die Phosphorsäure ist die älteste künstliche Düngung, die bereits mit großer Vorliebe seit etwa 80 Jahren angewandt wird, so daß sich in den Äckern große Reserven aufsammeln konnten, zumal die Phosphorsäure der einzige Nährstoff ist, der vollständig im Boden zurückgehalten wird.

Die kalihaltigen Düngemittel.

In der Versorgung mit Kali steht die deutsche Landwirtschaft besonders günstig, weil vor dem Kriege Deutschland das einzige Land war, in dem Kali in großen Mengen und auch in abbaufähigem Zustand vorhanden war.

Die ersten Schächte wurden 1861 in der Staßfurter Gegend angelegt zum Zwecke der Salzgewinnung, doch trat deren Bedeutung sehr bald zurück vor der viel größeren Wichtigkeit der Abraumsalze, des Kalis, als Düngemittel. Der Kalibergbau dehnte sich sehr schnell aus und wird heute in der Provinz Sachsen, Anhalt, Hannover, Braunschweig, Thüringen und dem Elsaß betrieben. Die Förderung von Kalirohsalzen betrug in den Jahren:[1])

1861	22 930 dz	
1880	6 685 957 „	
1900	30 370 358 „	
1910	81 607 785 „	
1913	116 075 105 „	
1915	68 794 760 „	
1916	86 428 872 „	
1919	77 720 363 „	ohne Elsaß-Lothringen
1920	113 864 388 „	ohne Elsaß-Lothringen

Die deutsche Landwirtschaft verwendete in der Hauptsache die billigen Rohsalze, z. B. Kainit, Karnalit und die 20 u. 40 % Kalidüngesalze, daneben auch aus Rohsalzen hergestellte Fabrikate: Chlorkalium, schwefelsaure Magnesia und schwefelsaures Kali. Der weitaus größte Teil der Fabrikate wurde vor dem Kriege ins Ausland versandt Das hatte den

---

[1]) Statistik des Kalisyndikats.

Vorteil, daß dadurch die Preise für Rohsalz im innerdeutschen Verbrauch niedrig gehalten werden konnten.

Im Deutschen Reich wurden zu landwirtschaftlichen Zwecken verbraucht in dz[1]):

	40 % Kali	Kainit
1900	1 177 121	7 246 242
1913	5 361 026	24 399 538
1915	5 202 107	17 335 228
1917	8 343 818	26 733 123
1918	8 216 843	24 004 831

Die entsprechenden Zahlen für Ostpreußen waren:[1])

	40 % Kali in kg	auf 1 qkm landw. Fläche Kalisalz in kg	Kainit	auf 1 qkm landw. Fläche Kalisalz in kg
1900	38 674	143	221 492	816
1913	285 137	1050	966 679	3561
1915	224 574	827	437 171	1610
1917	373 763	1377	996 806	3672
1918	364 531	1343	1 116 799	4114

Der Verbrauch von Kalisalzen war in der Provinz bis zu dem Kriege stark gestiegen, war während der ersten Kriegsjahre zurückgegangen und hatte dann die Friedenszeit übertroffen. Allerdings wird in der Provinz Ostpreußen nicht in dem Maße vom Kalidünger Gebrauch gemacht, wie das in anderen Provinzen des Staates und im Reich der Fall ist.

Verbrauch an Kalisalzen in kg auf 1 qkm landwirtschaftlich genutzter Fläche:

	Preußen		Reich	
	Kali	Kainit	Kali	Kainit
1900	415	2556	334	2067
1913	1836	8474	1529	6960
1915	1778	5938	1484	4945
1917	2837	8408	2380	6848
1918	2684	8847	2344	7626

Durch den Friedensvertrag ist das Kalimonopol, das bisher Deutschland hatte, gebrochen. Die elsässische Kaliindustrie machte vor dem Kriege nur einen verhältnismäßig kleinen Teil der deutschen Gesamtförderung

[1]) Statistik des Kalisyndikats.

aus, jedoch reichen die dort vorhandenen Lager aus, um den Weltbedarf auf etwa 250 Jahre zu decken[1]).

Über die Gesamtmengen an künstlichen Düngemitteln, die nach Ostpreußen kommen und über deren Bezugsgebiete, haben wir Angaben in den Verkehrsstatistiken. Wie beim Versand landwirtschaftlicher Erzeugnisse kommen auch hier folgende Verkehrswege in Betracht: der Eisenbahngüterverkehr, der Seeverkehr und der Binnenschiffahrtsverkehr. Der letztere war vor dem Kriege gänzlich bedeutungslos und auch während der Kriegsjahre kamen nur sehr geringe Mengen auf diesem Wege in die Provinz, so 1915: 389, 1916: 1331, 1917: 336 t.

Im Eisenbahngüterverkehr bezog die Provinz (Bezirke 1a und 2a) aus dem Deutschen Reich 225 312 t künstlicher Düngemittel, denen ein Versand von 10 430 t gegenübersteht. Aus Rußland und Polen kamen nach Ostpreußen nur 580 t, während die Provinz dorthin 22 465 t verschickte.

Die wichtigsten Bezugsgebiete der Größe nach geordnet sind folgende:

Provinz Hannover	61 757 t
Westpreußische Häfen	48 268 t
Merseburg-Thüringen	46 436 t
Magdeburg-Anhalt	36 054 t
Oppeln	14 282 t
Westpreußen	10 540 t

Die anderen, vor allem weiter westlich gelegenen Bezirke traten hiergegen zurück. Daneben kamen aber noch große Mengen von Düngemitteln und Rohstoffen zu ihrer Herstellung über See in die Provinz hinein, die für Königsberg, Pillau und Memel im Jahre 1913 mit 150 204 t angegeben wurden[2]). Für Königsberg-Pillau liegen Angaben vor, woher die einzelnen Mengen kamen. Von der Gesamteinfuhr von 70 146 t stammten aus dem Gebiet des deutschen Zollvereins 50 668 t, aus Spanien und Portugal 16 312 t, aus den Niederlanden 3156 t. Bei dem Bezug aus Spanien und den Niederlanden handelt es sich um phosphorsäurehaltige Düngemittel bzw. um Rohmaterialien zu deren Produktion.

Der Mehrempfang im Eisenbahngüter-, See- sowie Land- und Wasserverkehr beim Zollamt Schmalleningken betrug im Jahre 1913 nach Werner[3]) 335 965,5 t.

---

[1]) Keßler, Was geht der deutschen Industrie durch die Abtrennung Elsaß-Lothringens an mineralischen Schätzen verloren? Stuttgart 1919, S. 35.

[2]) Nach Berichten der Vorsteherämter der Kaufmannschaft Königsberg und Memel bei Werner, Handel a. a. O. S. 9.

[3]) Werner, Der Handel a. a. O. S. 9.

Für die Jahre 1915—1917 gibt die Eisenbahngüterstatistik folgende Mengen an in Tonnen:

	Versand	Empfang	Mehrempfang
1915	7399	188 137	180 738
1916	6460	328 185	321 725
1917	2716	363 208	359 492

Daraus ergibt sich, daß auch während des Krieges, abgesehen vom Jahre 1915, Mengen an Düngemitteln in die Provinz kamen, die annähernd denen des Jahres 1913 gleich standen. Allerdings ist in den einzelnen Düngemitteln eine Verschiebung eingetreten derart, daß der Kaliverbrauch wuchs gegenüber dem Jahre 1913, daß aber mit dem Thomasmehl eine Minderbelieferung stattfand. So konnte im Jahre 1916 nur 60 % des Bedarfs an phosphorsäurehaltigen Düngemitteln in die Provinz gebracht werden[1]). Gefördert wurde der Kunstdüngerverbrauch durch die Gewährung von besonderen Ausnahmetarifen, die zum Wiederaufbau der zerstörten Gebiete eingeführt wurden[1]), durch welche die regelrechte Fracht um 50 % gekürzt wurde.

Die Preisentwicklung für die künstlichen Düngemittel in Ostpreußen ist insofern bemerkenswert, als bereits in der Vorkriegszeit eine Differenz zu ungunsten Ostpreußens vorlag, der ostpreußische Landwirt also mehr zuzahlen hatte als sein Berufskollege in Mitteldeutschland oder Westdeutschland. Die große Entfernung der Provinz von der Produktionsstelle infolge ihrer peripheren Lage verschlang einen größeren Frachtbetrag.

So betrug die Fracht nach Hansen im Jahre 1914 vor und nach Inkrafttreten der oben erwähnten Ausnahmetarife für 10 000 kg Kainit und 40 % Kalisalz ab Staßfurt:

	Berlin M.	Königsberg M.	Differenz M.
Normaltarif	33,60	74,40	40,80
Ausnahmetarif	33,60	37,20	3,60

Entsprechend war der Preis für 1 kg reines Kali in Pfennigen:

	Kainit		40% Kalisalz	
	Königsberg	Berlin	Königsberg	Berlin
Normaltarif . . .	16,20 = 100	12,80 = 79,0	17,36 = 100	16,34 = 94,1
Ausnahmetarif . .	13,10 = 100	12,80 = 97,7	14,43 = 100	16,34 = 99,5

[1]) Denkschrift über die Beseitigung der Kriegsschäden

Es kaufte also der Landwirt bei Berlin bei gleichen Tarifen seine Kalidüngemittel rund 20 % billiger als der ostpreußische Landwirt in der Nähe Königsbergs. Der Ausnahmetarif hob diesen Nachteil fast gänzlich auf.

Beim Thomasmehl ist das Spannungsverhältnis nicht so groß. Hansen berechnet, daß in der Mark Brandenburg das Kiloprozent zitronensäurelösliche Phosphorsäure 30,4 Pfg. kostet gegen 31,6 Pfg. in Ostpreußen, also die Differenz nicht ganz 4 % ausmachte. Das war aber nur den billigen Frachten zu verdanken, die im Seeverkehr gezahlt wurden. Mehr als die Hälfte des Thomasmehlverbrauchs wurde aus Luxemburg und Belgien bezogen. Ebenfalls kamen die Rohphosphate und der Schwefelkies zur Herstellung des Superphosphats auf dem Seewege nach Ostpreußen, so daß hierdurch die nur kleine Preisdifferenz gegenüber Berlin erklärt wurde. Im Jahre 1913 kamen nach den Berichten des Vorsteheramts der Kaufmannschaft allein nach Memel seewärts in Tonnen: Thomasmehl 42 769, Thomasschlacken 7102, Schwefelkies 47 288, Phosphate 8054.

Für die Gegenwart haben sich die Preisunterschiede bei den künstlichen Düngemittel in noch viel stärkerem Maße zu ungunsten Ostpreußens entwickelt. Die Beförderung ist ausschließlich auf die Bahnen angewiesen, da der Bezug aus Luxemburg und Belgien und noch entfernteren Ländern vollständig fortgefallen ist. Auch werden nur fertige Düngemittel eingeführt, Phopshate und Schwefelkiese kommen in der Provinz nicht mehr zur Verarbeitung. Die Preise der Düngemittel sind gegenüber früher stark gestiegen, weniger beim Kali, das das Sechsfache kostet gegen die Vorkriegszeit, 100 kg 40 % Kali ab Werk 1913 6,20 M., 1920 38,80 M, als bei der Phosphorsäure, wo die Steigerung durchschnittlich 2250 % ausmacht und beim Stickstoff, wo sie 890 % beträgt.

Besonders ungünstig ist aber die Versorgung geworden durch die großen Frachtverteuerungen. Der Unterschied Königsberg gegenüber Berlin tritt jetzt viel stärker hervor, wo die Tarifermäßigungen fortgefallen sind. Der Grund dazu liegt einerseits in der ungünstigen finanziellen Lage, in der sich das Reich befindet, da die Eisenbahnen mit einer starken Unterbilanz arbeiten, während die Bahnen früher Preußens sicherste Einnahmequelle bildeten. Dann würden aber einer Tarifermäßigung auch Bestimmungen aus dem Friedensvertrag entgegenstehen. Nach dem Art. 365 Fr.V. müssen nämlich alle Verkehrserleichterungen und auch sonst die günstigste Behandlung, die auf irgendeiner deutschen Strecke besteht, den alliierten und assoziierten Mächten bei ihrer Einfuhr nach Deutschland und der Durchfuhr durch Deutschland gewährt werden. Diese Begünstigung hat ihre zeitliche Beschränkung in der Art, wie oben S. 31 ausgeführt.

Nach Erhebungen der Landwirtschaftskammer betragen die Bahnfrachten für 10 t in Mark:[1])

Art	Abgangsstation	Nach Königsberg	Nach Berlin	Mehrfracht
Superphosphat	Stettin	712,0	268,0	444,0
Thomasmehl	Aachen	1214,0	736,0	478,0
Kali	Staßfurt . . .	669,8	274,0	395,0
Chlorkalium	Staßfurt . . .	838,4	302,0	536,4
Schwefels. Ammoniak	Bochum. . . .	1468,0	724,9	762,0
Schwefels. Ammoniak	Kattowitz . . .	960,0	730,0	230,0
Kalkstickstoff	Bitterfeld . . .	1020,0	262,0	758,0

Danach stellt sich der Bezug von Düngemitteln für Ostpreußen besonders ungünstig. Während früher fast gar kein Unterschied bei den phosphorhaltigen Düngemitteln gegenüber Berlin bestand, beträgt jetzt die Mehrfracht beim Superphosphat 444 M. für den Waggon und für Thomasmehl 478 M.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den stickstoffhaltigen Düngemitteln. Der Kalkstickstoff kostet 758 M. mehr, schwefelsaures Ammoniak 762 M. mehr, als es der bei Berlin wohnende Landwirt zu zahlen hat. Der geringere Preisunterschied beim Bezug aus Oberschlesien spielt keine Rolle, weil Ostpreußen nur wenig schwefelsaures Ammoniak von dort bekommt; der größte Teil der dortigen Produktion wird in Superphosphatfabriken zu Ammoniaksuperphosphat verarbeitet. Das Schicksal Oberschlesiens ist zudem bisher noch nicht entschieden.

Im Jahre 1913 kam der Waggon (10 t) 40% Kali in Ostpreußen auf 694,40 M. einschließlich Fracht bis Königsberg, während jetzt der Preis ab Werk 3880 M. plus Fracht 669,80 M. = 4549,80 M. ausmacht.

Soll der Bezug auf dem Wasserwege über Stettin unter Umgehung des polnischen Korridors erfolgen, dann kommen noch besondere Kosten und Schwierigkeiten hinzu, da Kalidüngesalze nicht offen versandt, sondern vor Feuchtigkeit geschützt werden müssen. Sie müssen zum Zwecke des Umschlages noch in Säcken verfrachtet werden, was wiederum die Kosten erhöht. Die Wasserfracht von Stettin nach Königsberg schwankte Ende 1920 zwischen 55 und 110 M. für eine Tonne. Der Gesamtpreis bei der Beförderung auf dem kombinierten Bahn- und Seeweg beträgt also 1920 etwa 4580 M. bis 5190 M. für 10 000 kg.

Eine Abänderung dieser für die ostpreußische landwirtschaftliche Produktion großen Mehrbelastung muß natürlich angestrebt werden.

[1]) Georgine 1920, Nr. 95/96.

Es dürften zwei Möglichkeiten zur Erwägung stehen: eine Verbilligung der Frachten und die Begründung von Werken zur Herstellung künstlicher Düngemittel in der Provinz Ostpreußen selbst. Letzteres dürfte zudem den Vorteil haben, daß eine eventuelle Mehrproduktion sich sehr günstig an die russischen Randstaaten absetzen ließe, wo sich die Nachfrage nach künstlichen Düngemitteln bei deren agrarischem Charakter voraussichtlich steigern wird.

Eine Verbilligung der Frachten kann aber nicht herbeigeführt werden durch die Gewährung besonderer Ausnahmetarife, mit denen, rein volkswirtschaftlich, wie der Ausnahmetarif zum Wiederaufbau zeigte, dem Übelstande abgeholfen werden kann. Das an und für sich schon große Defizit der deutschen Eisenbahnen würde bei Gewährung von Ausnahmetarifen sich nur vergrößern und müßte durch Steuern, wie auch jetzt, ausgeglichen werden. Auch steht einer Einführung von Tarifermäßigungen der soeben angeführte Art. 365 Fr.V. vorläufig entgegen. Das Günstigste wäre unseres Erachtens, wenn durch besondere Zuschüsse des Reichs der Preis der Düngemittel für den ostpreußischen Landwirt gesenkt würde, zumal das Reich ein Interesse hat die landwirtschaftliche Produktion zu heben. Denn sonst müssen erhöhte Mengen an Getreide aus dem Ausland bezogen werden, die bei dem schlechten Valutastand sehr teuer gekauft werden. Zudem wäre zu verlangen, daß, was das Kali anbetrifft, möglichst hochwertige Salze zum Versand nach Ostpreußen (wie früher an das Ausland) freigegeben würden, da z. B. in einem Eisenbahnzug mit 50 % Chlorkalium ebensoviel Kali enthalten ist wie in vier Zügen Kainit[1]).

Die zweite Möglichkeit wäre die Errichtung eigener Düngerfabriken in Ostpreußen, in erster Linie der Bau von stickstofferzeugenden, vielleicht als reichseigene Betriebe oder mit Unterstützung des Reichs. Allerdings benötigen gerade die Stickstoffbetriebe großer Mengen von Brennstoff, und Kohle ist in der Provinz (s. oben S. 14) nicht vorhanden. Wohl aber könnte der reichlich vorkommende Torf, der jetzt von einer erheblichen Bedeutung geworden ist, ausgenützt werden, durch Anlage eines Stickstoffwerkes in der Nähe eines großen Torflagers etwa des Moosbruches. Benötigt werden für die Provinz rund 50 000 t Stickstoff, d. h. die Hälfte der Oppauer Produktion.

Vielleicht könnten auch die von der früheren Raseneisensteinverhüttung Masurens (S. 16) übrig gebliebenen Schlackenhalden verarbeitet werden, um die Phosphorsäure zu gewinnen. Auch könnte sich eine Verwertung der Glaukonit enthaltenden „blauen Erde" empfehlen, die bis 8 % Kali

[1]) Georgine 1920. Nr. 39/40.

hat und bisher bei der Bernsteinwäsche bei Palmnicken nutzlos in die Ostsee abgelassen wird.

Die bisher noch nicht erwähnte, aber ziemlich starke Verwendung von Kalk zu Düngezwecken muß auch soweit als möglich aus eigenen Lagern der Provinz ermöglicht werden. In Masuren befinden sich nach Heß v. Wichdorff[1]) erhebliche Lager von Wiesenkalk, die als Düngekalk Verwendung finden können. Es bestehen auch bereits Düngekalkwerke bei Gilgenburg, Seelesen und Kruglanken, deren weiterer Ausbau sich wohl rentieren würde; denn vor dem Kriege wurde der Düngekalk aus Oberschlesien bezogen und jetzt bei den Frachtverteuerungen lohnt sich der Verbrauch schlesischen Kalkes in Ostpreußen nicht. Die Bahnfracht für den Waggon Kalk beträgt nach Erhebungen der Landwirtschaftskammer Ostpreußen von Gogolin 894 M., ab Oppeln 872 M. für den Waggon zu 10 t bis Königsberg.

Die Kohlenversorgung.

Infolge des Mangels an eigenen Kohlenschätzen ist die Provinz Ostpreußen gänzlich auf den Bezug aus anderen Gebieten angewiesen.

Der Bedarf an Kohlen ist trotz der verhältnismäßig wenig vorhandenen Industrie ziemlich groß. Die Landwirtschaft braucht zum Antrieb ihrer Kraftmaschinen, bei der Verwertung der Ernte und in ihren Nebenbetrieben erhebliche Mengen von Brennstoffen. Einzelne Fabriken (Maschinen- und Zellstoffabriken) verschlingen große Mengen. Die Beleuchtung der Städte erfordert dauernd Zufuhren an Kohle und der Hausbrand verlangt in Ostpreußen mehr, da die Heizperiode bei dem rauheren Klima annähernd 7 Monate dauert gegenüber 4—5 Monaten in West- und Mitteldeutschland und infolge der tieferen Temperaturen stärker geheizt werden muß.

Deutsche Gebiete, aus denen die Kohlenversorgung Ostpreußens erfolgen konnte, waren für Steinkohlen: Oberschlesien und das rheinisch-westfälische Gebiet, und für Braunkohlen das mitteldeutsche Braunkohlengebiet.

Der Bahnweg kam nur für das nahe gelegene oberschlesische Gebiet in Frage und für den mitteldeutschen Braunkohlenbezirk. Auf der gut ausgebauten Bahn über Dt. Eylau-Thorn-Posen-Bentschen spielte sich der Kohlenverkehr ab. Westfälische Kohle kam nach der Eisenbahngüterstatistik mit der Bahn überhaupt nicht nach Ostpreußen. Die Entfernung würde eine zu starke Erhöhung der Preise hervorgerufen haben. Wieviel auf dem Seeweg über Emden-Königsberg aus dem Ruhrgebiet in die

[1]) Heß v. Wichdorff, Masuren, Berlin 1915, S. 74ff.

Provinz kam, geht aus den Angaben der Handelskammerberichte nicht hervor. Doch wird es sich auch hier nicht um große Mengen gehandelt haben.

Weit stärker benutzt wurde der kombinierte Bahn- und Seeweg von Oberschlesien über Stettin-Königsberg in die Provinz Ostpreußen.

Im Eisenbahngüterverkehr betrug nach Abzug der ausgeführten Mengen und unter Ausschaltung des Binnen- und Wechselverkehrs der Einfuhrüberschuß im Jahre 1913 in Tonnen:

Steinkohlen	1 244 669
Steinkohlenbriketts	10 547
Steinkohlenkoks	27 903
Braunkohlenbriketts	53 087.

Von den Steinkohlen kamen 1 238 367 t aus Oberschlesien, ebenso die sämtlichen Steinkohlenbriketts und der Koks. Die Braunkohlen waren fast ausschließlich aus dem Brandenburger Bezirk (50 942 t).

Neben der Einfuhr auf der Eisenbahn spielte der Seeweg beim Kohlenbezug eine besondere Rolle. Im Jahre 1913 betrug der Einfuhrüberschuß im seewärtigen Handel nach Berichten der Vorsteherämter der Kaufmannschaften Königsberg und Memel 490 226 t. Einerseits waren die Seefrachten an sich schon niedriger als die Frachten im Bahnverkehr, dann aber wurde die seewärtige Kohlenzufuhr noch besonders begünstigt durch ausnehmend niedrige Frachtraten, die gerade die Einfuhr der englisch-schottischen Kohlen sehr erleichterten. Die Kohlen wurden nämlich meist als Ballast benutzt für englische Schiffe, die aus Königsberg und Memel das russische Grubenholz für die englischen Bergwerke abholten. So konnten in den schottischen Kohlenhäfen die Dampfer unmittelbar ihr Holz abladen und gleichzeitig Kohlen einnehmen. Daher stellten sich denn auch die englischen Kohlen in der Nähe der ostpreußischen Hafenstädte sehr billig, Kohlen bester Qualität kosteten meist weniger als die schlesischen Kohlen.

Nach Königsberg kamen 1913 von 308 613 t seewärts eingeführten Steinkohlen allein 213 795 t aus Groß-Britannien, der Rest aus dem deutschen Zollgebiet.

Der gesamte Einfuhrüberschuß der Provinz Ostpreußen unter Berücksichtigung von Eisenbahnverkehr, Seeverkehr und Verkehr auf dem Land- und Wasserwege beim Zollamt Schmalleningken stellt sich für 1913 (nach Werner[1]) auf Tonnen:

Steinkohlen, Briketts und Koks	1 746 433,5
Braunkohlen und Briketts	51 410,5.

Der Ausbruch des Krieges mußte sich besonders in der Kohlenversorgung Ostpreußens fühlbar machen. Die Zufuhren zur See fielen weg

[1]) Werner, Der Handel a. a. O. S. 9.

und die Bahnlinien waren in Anspruch genommen für strategische Zwecke. Auch wurde während der ersten Zeit der Küstenverkehr sehr eingeschränkt, alle Zufuhren zur Provinz mußten also mit der Bahn erfolgen. Die Folge war, daß im ersten Kriegswinter der Mangel an Kohlen zeitweise recht groß war.

Zum Zwecke des Wiederaufbaus wurde auch für die Kohlenzufuhr ein Ausnahmetarif bewilligt, der die regelrechten Frachten um 50 % herabsetzte. Außerdem wurden noch zur Entlastung Oberschlesiens, auf das der Osten beim Kohlenbezug nach Wegfall der englischen Kohlenzufuhren gänzlich angewiesen war, besondere Frachtvergünstigungen gewährt für Steinkohlen vom Ruhrgebiet und von Emden auf Entfernungen über 550 km[1]). Gleichzeitig mit der Minderung der Eisenbahnfrachten setzte ein Steigen der Seebeförderungskosten ein, denn das Risiko war im Jahre 1915 für die deutsche Küstenschiffahrt noch erheblich. Die Folge war, daß alle Bezieher von Kohle den Bahnweg bevorzugten, wodurch zeitweilig eine Überlastung der einzelnen Zufahrtswege eintrat. Um dem Übelstand abzuhelfen, wurde im Juli 1915 von sämtlichen deutschen Kohlengroßlieferanten die Kriegskohlengesellschaft begründet. Die Gesellschaft sollte in erster Linie die Versorgung der Provinz durch Benutzung des gemischten Bahn- und Wasserweges vornehmen. Hierdurch trat eine erhebliche Besserung in den Kohlenzufuhren nach der Provinz ein, besonders während des Jahres 1915, wo die in Frage kommenden Bahnlinien noch größtenteils zum Operations- oder Etappengebiet gehörten. In der Zeit vom Juni 1915 bis 31. März 1916 lieferte die Kohlengesellschaft 45 % über die Sollmenge hinaus.

Über die Kohlenzufuhren während der Jahre 1916 und 1917 unterrichten folgende Zahlen. Hier handelt es sich aber nur um die Zufuhr auf den Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen. Groß aber können seewärtige Zufuhren von Stettin oder Emden nicht gewesen sein, da die Differenz der hier ermittelten Mengen gegenüber denen von 1913 nur klein ist. (Siehe nebenstehende Tabelle.)

Dazu kam noch der Mehrempfang der Provinz auf den Binnenwasserstraßen (in Tonnen):

Steinkohlen:	1916	84 145
	1917	74 404
Steinkohlenbriketts:	1916	1 305
	1917	420

[1]) Denkschrift zum Wiederaufbau a. a. O.

Die Kohlenbeförderung nach Ostpreußen im Eisenbahngüterverkehr ohne Binnen- und Wechselverkehr betrug . . . Tonnen in den Jahren:

	1916			1917		
	Versand	Empfang	Mehr-empfang	Versand	Empfang	Mehr-empfang
Steinkohlen . . .	1227	1 512 039	1 510 812	2078	1 285 281	1 115 468
Steinkohlenbriketts	66	24 942	24 876	348	15 120	14 772
Steinkohlenkoks .	1629	81 633	80 004	893	90 048	89 155
Braunkohlenbriketts	35	171 372	171 337	53	138 915	138 862

Steinkohlenkoks:	1916	2 830
	1917	4
Braunkohlen:	1916	8 344
	1917	15 173

Die Bezugsgebiete haben sich während des Krieges insofern verschoben, als durch die günstigen Tarifgestaltungen für die Steinkohlenbelieferung das Ruhrgebiet und für die Braunkohlen auch die Provinz Sachsen mit hinzu kamen.

Steinkohlen kamen aus dem Bezirk Oppeln 1916: 1 328 555 t, 1917: 1 115 420 t, aus dem Ruhrgebiet 1916: 102 988 t, 1917: 38 267 t.

Braunkohlen: aus dem Bezirk Brandenburg 1916: 124 947 t, 1917: 72 150 t, aus dem Bezirk Merseburg-Thüringen 1916: 13 925 t, 1917: 22 384 t.

Im Jahre 1917 sind die Steinkohlenlieferungen aus dem Ruhrgebiet zurückgegangen. Die stärkere Einstellung auf die Fabrikation von Kriegsmaterial (Hindenburgprogramm) machte sich geltend, vielleicht übernahm auch der Seeweg über Emden einen Teil der bisherigen Bahntransporte. Die Braunkohlenbelieferung war gegenüber der Vorkriegszeit angewachsen.

Die Deutschland auferlegten harten Bestimmungen in der Kohlenfrage: die Abtretung des Saargebietes, die Bewirtschaftung der Kohlenlager Oberschlesiens seit der Spa-Konferenz durch eine interalliierte Kommission, die Zwangslieferung an die alliierten Mächte auf Grund des Art. 236 und der Anlage V zu Teil VIII sowie des Spaprotokolls zwangen zu einer scharfen Organisation und Zentralisation der deutschen Kohlenwirtschaft. Die einzelnen Mengen werden jetzt zugewiesen vom Reichskohlenkommissar nach einem bestimmten Verteilungsplan. So beträgt die Kohlenmenge, die Ostpreußen für das Wirtschaftsjahr Mai 1920 bis April 1921 zugewiesen ist, 1 563 270 t.

Die Preisgestaltung stand in der Vorkriegszeit unter dem Zeichen

des Wettbewerbs zwischen deutscher und englischer Kohle. Die deutsche Kohle mußte versuchen gegenüber den billigen englischen Kohlen ihren Platz zu behaupten. Zu diesem Zweck bestanden im Jahre 1914 folgende Listen für den oberschlesischen Kohlenversand:

I. Inland.	III. Küstengebiet.
II. Ferngebiet.	IV. Freiland.

Zum Freiland gehört in Ostpreußen das gesamte Gebiet an und nördlich der Eisenbahnstationen Königsberg, Labiau, Tilsit, Memel, Königsberg-Cranz, Königsberg-Warnicken, Königsberg-Fischhausen und die Eisenbahnlinie Tilsit-Ragnit.

Küstengebiet waren die Stationen an und nördlich der Eisenbahnlinie Elbing-Braunsberg-Königsberg-Insterburg-Eydtkuhnen, soweit das Gebiet nicht zum Freiland gehörte. Der übrige Teil Ostpreußens rechnete zum Ferngebiet.

Im Freiland waren die Kohlenpreise am billigsten. Hier war naturgemäß der englische Wettbewerb am schärfsten ausgeprägt. Jede Grube konnte die Kohlen zu den Preisen abgeben, zu denen sie die Konkurrenz zu schlagen hoffte. Die Preise waren daher hier noch um 6—14 Pfg. billiger für den Zentner als im Küstengebiet.

Im Küstengebiet wurden 1914 pro 50 kg 68—70 Pfg., im Ferngebiet 70—72½ Pfg. gezahlt. Es handelte sich hierbei um allerbeste schlesische Kohle. Daneben gab es noch Kohlen zweiter und dritter Klasse. Die Preisdifferenz zwischen der ersten und zweiten Klasse war unerheblich (1—1½ Pfg.), während Kohlen dritter Klasse mindestens 10—17 Pfg. billiger waren.

Für die Bahnsendungen bestanden Ausnahmetarife für Ostpreußen. Die billigsten Frachten hatte Osterode mit 39—42 Pfg. für den Zentner, je nach Lage der Gruben. Königsbergs Frachtsatz machte 48—50 Pfg. aus, nach Memel war die Fracht am teuersten mit 57—58 Pfg. für den Zentner.

Die Frachten für Koks waren dieselben wie bei den Kohlen, während der Kokspreis zwischen 92½ und 97½ Pfg. für den Zentner schwankte, je nach den verschiedenen Gebieten.

Bei den Braunkohlenbriketts erfolgte die Preisregelung durch das Syndikat in der Weise, daß besonders günstige Frachten durch höhere Preise wieder ausgeglichen wurden. Wie aus der folgenden Tabelle ersichtlich ist, waren die Braunkohlen für Osterode mit 46½ Pfg. angesetzt, für Memel und Königsberg infolge der höheren Frachtsätze nur mit 42½ Pfg.

Es kostete der Zentner in Pfennig 1914:

		Preis	Fracht	Zusammen
Königsberg (Freiland)	Kohlen I	54½—56	48 —50	102½—106
	Koks	92½	48—50	140 —142½
	Braunkohlenbriketts	42½	53	95½
Eydtkuhnen (Küstengebiet)	Kohlen I	68 —70	51 —54	119 —124
	Koks	97½	51 —54	148½—151½
	Braunkohlenbriketts	41½	60½	103
Osterode (Ferngebiet)	Kohlen I	70 —72½	39 —42	110 —114½
	Koks	97½	39 —42	136½—139½
	Braunkohlenbriketts	46½	43½	90
Memel (Freiland)	Kohlen I	52½—54	57 —58	109½—112
	Koks	97½	57 —58	154 —155½
	Braunkohlenbriketts	42½	66½	109

Nach dem Kriege werden infolge Wegfallens jeder Konkurrenz die Kohlen nur zu einem einheitlichen Preise abgegeben, d. h. ohne Rücksicht auf Einteilung nach Gebieten und auf Beschaffenheit der Kohlen.

Infolge des Dazwischenschiebens des polnischen Staates ist die Beförderung von Oberschlesien sehr erschwert worden. Auf Grund der Bestimmungen des deutsch-polnischen Wirtschaftsabkommens vom 22. Oktober 1919 hat Polen eine kleine Zahl von Kohlenzügen durch sein Gebiet freigegeben für das nordöstliche Deutschland. Da das aber bei weitem nicht ausreichte und auch Beraubungen und sogar Verschwinden von ganzen Kohlenzügen vorkam, abgesehen von den zeitweilig gänzlichen Unterbindungen des Bahnverkehrs, mußten die Kohlen aus Oberschlesien auf der Oder oder mit der Bahn bis Stettin gebracht und von dort, unter Umgehung des polnischen Gebietes nach Königsberg befördert werden. Diese Art der Verfrachtung erhöhte die Kosten ganz außerordentlich. So kostete im Oktober 1920 der Versand eines Zentners schlesischer Kohle zum Preise von 9,20 M. auf dem Bahnwege 3,15—3,20 M., zusammen also 12,35—12,40 M. Werden die Kohlen auf dem Bahnweg bis Stettin gebracht, dort umgeschlagen auf Dampfer oder Seeleichter, so betragen die Frachtkosten 11,69 M., mithin stellt sich der Gesamtpreis auf 20,89 M. für den Zentner. Noch teurer wird die Beförderung, wenn die Kohlen bereits in Kosel von der Bahn auf Oderkähne und in Stettin auf Dampfer umgeschlagen werden. Dann kostet der Zentner bis Königsberg 14,19 M. allein an Fracht.

Um die Preisunterschiede der auf dem Bahnweg und der zur See bezogenen Kohlen aufzuheben, ist in Königsberg ein Ausgleichsfonds gebildet worden.

Die Industriekohlen, sowie Kohlen und Koks für Gasanstalten und Gießereien müssen aus dem Ruhrgebiet bezogen werden, weil es in Oberschlesien brauchbare Kohle für diese Zwecke nicht gibt. Der Bahnweg kommt nicht in Frage, trotzdem die Frachtkosten von dort nur 3,85 M. für den Zentner betragen. Der früher gebräuchliche Weg vom Ruhrgebiet mit Umschlag in Emden, durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal und die Ostsee nach Königsberg kostet an Fracht etwa 18 M. für den Zentner, so daß der Zentner westfälischer Koks nach Ostpreußen mit ungefähr 34 M. Gesamtkosten kommt. Vor dem Krieg wurde nur beste Qualität Steinkohle geliefert, während jetzt die Braunkohle mit beinahe 60% über die Hälfte der Kohlenbelieferung ausmacht. Die Steinkohlen selbst sind nicht mehr ausgesiebte, beste Ware, sondern stark mit Abfällen vermischt, die keine Brennkraft haben und bei den hohen Frachtkosten doppelt preissteigernd wirken. Die Industriekohlen leiden außerdem noch durch das mehrfache Umschlagen und die Beraubungen, die gerade in den Häfen erfolgen.

Auch bei der Kohlenbelieferung haben wir wieder das Ergebnis, daß die Provinz Ostpreußen infolge ihrer Sonderlage ganz ausnehmend schlecht gestellt ist, was um so bedeutungsvoller ist, als sie gerade in der Kohlenversorgung vor dem Kriege sehr günstig dastand. Die Verteuerung tritt besonders bei dem Seetransport hervor. Die Bahnfrachten sind zwar auch stark gestiegen, auf den Bahntransport wirkt aber der polnische Korridor ein.

Der direkte Kohlenbezug von Oberschlesien ist vorläufig nur in den Grenzen des bereits erwähnten deutsch-polnischen Wirtschaftsabkommens möglich. Die Folgerung, daß auch auf Grund der allgemeinen Bestimmungen des Art. 89 Fr.V. der Verkehr zwischen Oberschlesien und Ostpreußen durch das polnische Gebiet erfolgen kann, wurde bisher von polnischer Seite noch nicht anerkannt. Weiter wirkt mit, daß Polen auf den übrigen Bahnlinien des reinen „Korridors" täglich nur eine begrenzte Zahl von Zügen annimmt, daß selbst der Verkehr dieser wenigen Güterzüge unsicher ist, weil wiederholt an den Übergangsstellen Züge von Polen unter den nichtigsten Vorwänden nicht angenommen wurden.

Die Kohlenversorgung kann nur besser werden, wenn die Züge in dem Maße, wie es das ostpreußische Wirtschaftsbedürfnis erfordert, durch Polen hindurchgelassen werden. Um bis dahin die Seetransporte zu verbilligen, müßten durch staatliche Beihilfen die Frachten herabgesetzt werden, was vielleicht geschehen könnte durch Übernahme der reinen Seefracht und eines Teils der Umladekosten (etwa 1,25 M. für den Zentner). Dazu würde eine Summe von rund 40 Millionen Mark pro Jahr ausreichen. Die wichtigste Voraussetzung für eine gesicherte ostpreußische Kohlen-

versorgung ist aber, daß Oberschlesien auf Grund der Volksabstimmung Deutschland zugesprochen wird. Sollte der Spruch der Alliierten Oberschlesien doch Polen zusprechen, so besteht während der nächsten 15 Jahre immerhin noch die Möglichkeit, Kohlen auf Grund des Art. 90 Fr.V. zu bekommen, nach dessen Bestimmung Deutschland aus etwa verlustig gehenden Teilen Oberschlesiens als meistbegünstigte Nation Bergwerkserzeugnisse beziehen kann.

VI. Allgemeine Erschwernisse des ostpreußischen Wirtschaftslebens durch den polnischen Korridor.

Außer bei den künstlichen Düngemitteln und bei den Kohlen tritt die Abhängigkeit Ostpreußens vom Deutschen Reiche noch in einer großen Anzahl mehr oder minder wichtiger Produktionsmittel hervor.

Nach Werner,[3]) sind es außer den erwähnten Artikeln noch Baumaterialien und Eisen verschiedener Form, bei denen nennenswerte Einfuhrüberschüsse 1913 in die Provinz hineinkamen.

Eisenerzeugnisse kamen vor dem Krieg aus Oberschlesien, dem Ruhrgebiet und der links-rheinischen Rheinprovinz. Durch den Friedensvertrag gehen Deutschland von seinem Eisenvorrat von 2,3 Milliarden Tonnen bei dem die Luxemburgischen Vorräte mit eingerechnet sind, 1,897 Milliarden Tonnen verloren, so daß nur ein Rest von 0,403 Milliarden Tonnen verbleibt. Die Roheisenerzeugung Deutschlands würde sich nach den Zahlen von 1913 (bei einem Verlust Oberschlesiens) um 45 % verringern. Tatsächlich ist sie jedoch von 19,309 Millionen Tonnen auf 6,251 Millionen Tonnen zurückgegangen[1]). Die Folge ist, daß die Preise aller Eisenerzeugnisse in ungeahnter Weise in die Höhe gegangen sind. So sind z. B. die für die Landwirtschaft benötigten Motorpflüge seit 1914 bis anfangs 1920 um 525 %, die Motordreschmaschinen um 667 %, Benzol-Lokomobilen um 323 %, Pflüge um 886 % usw. gestiegen.

Für Ostpreußen kommen noch besonders verteuernd hinzu die großen Frachten für den Bahntransport von Maschinen und Eisen. So kostet die Beförderung eines Waggons landwirtschaftlicher Maschinen von Mannheim bis Königsberg 1649 M. gegen 862 M. bis Berlin.

Über die Frachtverteuerung beim Bahnversand von Roheisen für Königsberg unterrichtet folgende Tabelle.

Es kostet nach Erhebungen der Landwirtschaftskammer die Fracht von 10 000 kg T-Träger und Stabeisen in M:[2])

(Siehe nebenstehende Tabelle.)

Die Betriebsmittel, Benzin und Benzol, können jetzt nur auf dem Wasserwege geliefert werden, weil Tankwagen durch den polnischen Korridor wegen der Gefahr einer Beschlagnahme nicht versandt werden. Die Charterung von Tankschiffen und der Umschlag in Stettin und Königs-

[1]) Deutschlands wirtschaftliche Leistungsfähigkeit a. a. O.
[2]) Georgine 1920, Nr. 95/96.
[3]) Werner, Der Handel a. a. O. S. 7.

Abgangsstation	Fracht Königsberg	Berlin	Mehrfracht
Dortmund	2896	1326	1570
Diedenhofen	3760	2166	1594
Oberhausen	3016	1470	1546
Siegen	3136	1676	1460
Ruhrort	3040	1474	1566
Rote Erde	3304	1734	1570
Essen	2982	1405	1577
Gleiwitz	1446	1078	368

berg erfordern besondere Unkosten, so daß in Ostpreußen der Benzolpreis 6,40 M. für das kg ausmacht gegen 5,60 M. im Reich.

Es kostete im Juli 1920 die Bahnfracht für 10 000 kg Zement und Kalk bis Königsberg und Berlin in M:

		Königsberg	Berlin	Mehrfracht
Bahn	Gogolin	894	645	249
	Oppeln	872	615	257
	Stettin	712	268	444
Wasser	Stettin	900	268	632
	Rüdersdorf	824	84	740
	Magdeburg	1036	280	756
	Minden	1274	510	764

Unter den bisher behandelten Absatzgegenständen und Produktionsmitteln mußten naturgemäß diejenigen der Landwirtschaft bei dem agrarischen Charakter der Provinz Ostpreußen die erste Stelle einnehmen. Andere Güter traten hiergegen zurück.

Die Hauptschwierigkeit in dem Korridorproblem liegt in volkswirtschaftlicher Hinsicht darin, daß Polen bisher in der Abnahme der Züge und in der Schnelligkeit ihrer Durchleitung durch das polnische Gebiet große Schwierigkeiten bereitet. Besonders bemerkbar macht sich dies im Güterverkehr. Während 1914 30 Güterzüge zwischen Ostpreußen und dem Reich verkehrten, 1919 trotz des großen Mangels der Bahnen an Betriebskapital deren Zahl noch 20 ausmachte, wurde der Verkehr nach Herstellung des Korridors auf 13 Güterzüge täglich herabgemindert. Auch diese verkehren noch nicht einmal regelmäßig. Wiederholt kam und kommt es vor, daß Polen ihm angebrachte Züge unter den nichtigsten Vorwänden nicht abnimmt. Zeitweise wurde der Verkehr eingeschränkt und sogar gänzlich unterbunden. Darunter muß der Verkehr leiden. Vieh und tierische Erzeugnisse, fast alles leicht verderbliche Gegenstände, leiden durch derartige Transportverzögerungen. Des öfteren mußten Waggons den Absendern

zur Verfügung gestellt werden, wenn nach ihrer Aufgabe zur Bahn eine plötzliche Unterbindung oder Einschränkung des Verkehrs eingetreten war.

Außerdem werden die Transporte vielfach verlangsamt durch große Umleitungen über zum Teil leistungsunfähige Strecken. Auch sind bei der Unsicherheit des polnischen Bahndienstes Wagen mit Bedarfsartikeln beraubt oder gänzlich verschwunden. Die Folgen einer derartigen Unsicherheit sind, daß ostpreußische Besteller ihre Waren nur gegen Vorausbezahlung des Preises erhalten und daß Risikoaufschläge gemacht werden, die bei den schon erheblich ungünstigeren Bezugsmöglichkeiten infolge der hohen Frachtkosten alle Waren unverhältnismäßig verteuern, während auf der anderen Seite alle Versandgüter Ostpreußens aus dem gleichen Grunde billiger abgegeben werden müssen, um mit den Produzenten des Reiches konkurrieren zu können. Die Unpünktlichkeit des Verkehrs verhindert kaufmännische Dispositionen von Empfänger und Absender, so daß vielfach bei günstiger Konjunktur nicht geliefert oder abgenommen werden kann.

Ein Umgehen des polnischen Korridors auf dem kombinierten Bahn- und Seeweg verteuert wegen der hohen Seefrachten alle Transporte und macht die Geschäfte unrentabel. Auch wird auf diese Weise die Beförderungsdauer wiederum verlängert.

Eine Besserung der bisherigen vom wirtschaftlichen Standpunkt unhaltbaren Zustände in der Durchführung des Transitverkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland ist zu erwarten, wenn das am 21. April 1921 unterzeichnete deutsch-polnisch-Danziger Durchgangsabkommen in Kraft getreten ist, vor allem in seinen Bestimmungen, die den Eisenbahnverkehr regeln.

Dann muß aber darauf gehalten werden, daß der maßgebende Gesichtspunkt für den Eisenbahnverkehr Anwendung findet: Für die Zahl der Züge und die Strecken, die für den Durchgangsverkehr offenstehen, entscheidet einzig das ostpreußische Wirtschaftsbedürfnis. Die Leistungsfähigkeit der polnischen Bahnen in dem ehemals deutschen Gebiet soll diesem deutschen Verkehrsbedürfnis angepaßt werden.

Nötig dazu ist, daß Polen den guten Willen zeigt, von sich aus einen unbehinderten Verkehr zu ermöglichen und daß es sich an die klaren Bestimmungen des Durchgangsabkommens hält, nach dem allgemein gültigen völkerrechtlichen Grundsatz: pacta sunt servanda. Dann kann der durch den Frieden von Versailles zerrissene räumliche Zusammenhang des deutschen Ostpreußens mit dem übrigen Deutschland einigermaßen überbrückt werden, wie es die alliierten Mächte nach ihrer Antwortnote durch die Bestimmungen des Art. 89 des Friedensvertrages wollten.

Die angegebenen Preise sind die jetzt giltigen; für das Ausland erhöhen sie sich durch den vorgeschriebenen Valuta-Zuschlag. Die Preise für gebundene Bücher sind bis auf weiteres unverbindlich.

Grundlagen des Wirtschaftslebens von Ostpreußen. Denkschrift zum Wiederaufbau der Provinz. Im amtlichen Auftrage herausgegeben in Gemeinschaft mit Geh. Reg.-Rat Dr. J. Hansen, Prof. der Landwirtschaftswissenschaft und Dr. F. Werner, Prof. der Handelswissenschaften, von **Dr. A. Hesse,** Professor der Staatswissenschaften [in Königsberg i. Pr.] Sechs Teile. 1916—18.

1. Teil: **Der Grundbesitz in Ostpreußen.** Von Dr. jur. et phil. **A. Hesse,** Prof. der Staatswissenschaften. (IX, 212 S. gr. 8°.) 1916. Mk 9.—

Inhalt: I. Abschnitt: Gesamtfläche der Liegenschaften. — II. Abschnitt: Ländlicher Grundbesitz. 1. Besitzverteilung. 2. Besitzwechsel. 3. Verschuldung und Entschuldung. 4. Bisherige Erfolge der inneren Kolonisation. — III. Abschnitt: Städtischer Grundbesitz. 1. Bodenfragen. 2. Gebäude und Wohnungen. 3. Verschuldung und Entschuldung.

2. Teil: **Die Landwirtschaft in Ostpreußen.** Von Dr. **J. Hansen,** Geh. Reg.-Rat, o. ö. Prof. u. Direktor d. landwirtschaftl. Instituts der Univ. Königsberg. Mit 34 Karten i. Text. (XV, 544 S. gr. 8°.) 1916. Mk 21.—

Inhalt: Einleitung. — I. Abschnitt: Die wirtschaftlichen Grundlagen der Landwirtschaft. — II. Abschnitt: Die natürlichen Grundlagen der Landwirtschaft. — III. Abschnitt: Der Betrieb der Landwirtschaft in Ostpreußen. — IV. Abschnitt: Die Förderung der Landwirtschaft. — V. Abschnitt: Der Erfolg des landwirtschaftlichen Betriebes.

3. Teil. **Die Bevölkerung von Ostpreußen.** Von Dr. jur. et phil. **A. Hesse,** Prof. d. Staatswissensch. Mit Unterstützung von Dr. rer. pol. Herbert Goeldel. Mit 34 Zeichnungen u. Karten im Text. (VII, 151 S. gr. 8°.) 1916. Mk 7.50

Inhalt: I. Abschnitt: Der Bevölkerungsstand. — II. Abschnitt: Die Bevölkerungsbewegung. 1. Die natürliche Bevölkerungsbewegung. 2. Die Wanderungsbewegung. — III. Abschnitt: Berufliche und soziale Gliederung. 1. Die Erwerbstätigkeit im allgemeinen. 2. Die berufliche Gliederung der Bevölkerung. 3. Die soziale Schichtung. 4. Der Nebenerwerb. 5. Berufsgliederung und Bevölkerungsentwicklung. — Anhang: Berufsarten 1907.

4. Teil: **Der Handel und die Kreditbanken in Ostpreußen.** Von Dr. **F. Werner,** Prof. d. Handelswissensch. Mit Unterstützung von Ernst Hülse, Reichsbankbeamter bei der Reichsbankhauptstelle Königsberg. (IX, 178 S. gr. 8°.) 1917. Mk 9.—

Inhalt: I. Abschnitt: Der Handel im allgemeinen. — II. Abschnitt: Einige Haupthandelszweige. — III. Abschnitt: Die Kreditbanken Ostpreußens. — Anhang.

5. Teil: **Wohlstandsverhältnisse in Ostpreußen.** Von **Herbert Goeldel,** Doktor der Staatswissensch. (VIII, 127 S. gr. 8°.) 1917. Mk 7.50

Inhalt: I. Abschnitt: Einkommens- und Vermögensverhältnisse. 1. Statistische Grundlagen. 2. Einkommen der physischen Personen. 3. Einkommen der nicht physischen Personen. 4. Vermögen der physischen Personen. — II. Abschnitt: Vermögensbildung und Vermögensverfall. 1. Sparkassen. 2. Konkurse und Zwangsversteigerungen. — III. Abschnitt: Versicherungen. 1. Lebensversicherung. 2. Feuerversicherung.

6. Teil: **Das Gewerbe in Ostpreußen.** Von Dr. phil. **Georg Metz.** Mit 2 Zeichnungen u. 4 Karten im Text. (XI, 240 S. gr. 8°.) 1918. Mk 15.—

Inhalt: I. Abschnitt: Natürliche und wirtschaftliche Grundlagen des Gewerbes. — II. Abschnitt: Gewerbebetriebe und gewerbtätige Personen. 1. Gewerbezählungen. 2. Gesamtzahl der Gewerbebetriebe, Haupt- und Nebenbetriebe. 3. Gewerbtätige Personen. 4. Verbreitung des Gewerbes in den kleineren Verwaltungsbezirken (Kreisen). — III. Abschnitt: Betriebsumfang und Unternehmungsformen. 1. Größe der Gewerbebetriebe. 2. Hausindustrie. 3. Organisation des Handwerks. 4. Unternehmungsformen. — IV. Abschnitt: Gewerbliche Arbeiterfrage. 1. Arbeitsmarkt und Arbeitsnachweise. 2. Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände. 3. Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern. 4. Tarifverträge. 5. Arbeitslöhne und Arbeitszeiten. 6. Arbeiterfürsorge. 7. Arbeiterversicherung. — V. Abschnitt: Verwendung motorischer Kraft; Patente, Gebrauchsmuster und Warenzeichen. — VI. Abschnitt: Absatz der gewerblichen Erzeugnisse und wirtschaftlicher Erfolg des Gewerbes. 1. Absatz. 2. Erfolg des Gewerbes. — Schluß.

G. Pätz'sche Buchdr. Lippert & Co. G. m. b. H., Naumburg a. d. S.